L'ENVOL 580

ASSOCIATION NATIONALE DES OFFICIERS DE RESERVE DE L'ARMEE DE L'AIR

Bulletin de liaison et d'information du Secteur 580-Gard-Lozère

Publication N° 66 – NOVEMBRE 2020

Ravitailleur de l'armée de l'Air et de l'Espace l'A330 Phénix

Sommaire

- Mot du président page 4
- Bibliographie du Lieutenant-colonel David Mazel page 6
- Bibliographie du Colonel Patrice Hugret page 7
- Bibliographie du Colonel David Marty page 8
- Présentation du Général Dominique Arbiol page 9
- La difficulté d'innover page 12
- Le Capitaine Georges Pelletier-Doisy page 16
- Le courage page 17
- Lexique aéronautique page 22

Rédacteur en chef : LCL (H) Patrick Pelloux.
Directeur de publication : LCL (H) Patrick Pelloux.

Mot du Président

Nous arrivons à petits pas aux fêtes de fin d'année et personne ne sait ce qu'elles seront en réalité. Mars, novembre, déjà huit mois que nous sommes confrontés à cette menace latente, insidieuse face à laquelle nul n'est protégé. Huit mois pendant lesquels, nous avons découvert pour le plus grand nombre une nouvelle façon de vivre, de côtoyer nos proches, de montrer notre attachement aux autres. Les embrassades sont désormais proscrites, les zones de surface de nos contacts physiques avec les autres sont maintenant un coude, un pied, un poing et chacun doit garder une distance suffisante avec les autres…. Pour les latins que nous sommes, cela amplifie encore la difficulté que l'on ne retrouve pas aussi intensément dans les pays nordiques.

Huit mois que nous sommes privés de nos réunions, rassemblements et moments d'amitiés qui font la force des associations telle que la nôtre. Même le devoir de mémoire est pénalisé : la cérémonie Guynemer annulée, la présence minime des membres aux cérémonies, la réticence compréhensible des autorités à des organisations patriotiques d'ampleur. Tout cela ne doit pas entamer l'adhésion des membres de notre association ni l'ardeur des responsables bien au contraire.

Chaque fois que l'on peut, même à titre individuel, continuons à honorer les combattants de toutes les guerres qui part leur engagement et leur sacrifice ont fait la France d'aujourd'hui. Les commémorations, que certains trouvent désuètes voire inutiles, ont un rôle essentiel dans ce devoir de mémoire et doivent permettre à certains de s'interroger sur le temps présent et l'avenir.

N'oublions pas nos camarades d'active qui sont aujourd'hui au service de la France dans de multiples opérations, sur nombre de territoires. L'Armée de l'air et de l'espace continue ses missions sur et en dehors du territoire. Elle participe au transport des malades de la COVID 19 vers des secteurs hospitaliers permettant de les accueillir. Avec noblesse, sans manifestation de circonstance, avec un souci permanent de l'excellence ils doivent être mis en évidence face à l'égoïsme de notre société où le « je » a pris la place de « nous », où chacun devant son écran est un spécialiste qui s'ignore dans maints domaines afin de remettre en cause notre société comme un jeu sans fin.

Pour notre secteur, grâce à un comité dynamique, avec des outils actuels que nous donne internet, la « vie » continue et le réseau « contact » permet d'avoir des nouvelles de l'ensemble des membres et d'être à leur écoute. Que sera l'avenir même proche, nul ne le sait. Pour nous, il n'y aura pas de réunion amicale de fin d'année et l'assemblée annuelle prévue le 13 février 2021 au Moulin Gazay reste tributaire de circonstances du moment.

Il m'est difficile de vous souhaiter de joyeuses fêtes car elles ne ressembleront en rien à celles des années précédentes mais je sais que chacun d'entre vous, cherchera au travers de petits plaisirs, de réunions familiales moins nombreuses, d'utilisations des

moyens modernes de communication à faire en sorte qu'elles soient des plus agréables. Soyons forts face à l'adversité du moment, ayons une pensée pour les malades, les familles endeuillées et les personnels de toutes les structures qui chaque jour luttent, soignent, agissent pour le bien de la société et la survie de celle-ci.

Malgré tout, je ne peux pas empêcher de vous souhaiter de bonnes fêtes, de garder la foi dans nos institutions, de continuer à vous protéger et de protéger ainsi les autres et de prendre soin de vous et de vos proches.

Nous vous proposons dans cette nouvelle parution de découvrir le lieutenant-colonel David Mazel, chef de la DMD du Gard, le colonel Patrice Hugret, commandant la Base aérienne 115, le colonel David Marty, commandant de la Base aérienne 125, le général Dominique Arbiol, commandant l'Ecole de l'air et la Base aérienne 701 de Salon-de-Provence, la difficulté d'innover et la vie d'un As de l'aviation.

Je vous adresse à toutes et tous mes amicales salutations.

Lieutenant-colonel (H) Patrick PELLOUX

Biographie

du lieutenant-colonel David MAZEL

Chef de la Délégation Militaire Départementale du Gard

Le lieutenant-colonel MAZEL compte aujourd'hui 28 ans de carrière.

En 1992, il s'engage au 6ème Régiment de Commandement et de Soutien, à Nîmes. Après 8 mois de présence, il rejoint, Coëtquidan, au sein du 4ème Bataillon et choisit de servir, à l'issue de sa formation, au 68ème Régiment d'Artillerie à la Valbonne, en tant qu'officier de réserve en situation d'activité de 1993 à 1998.

En 1998, après sa réussite au concours, il est admis à l'école militaire interarmes. Ayant choisi l'arme des troupes de marine spécialité artillerie, il est affecté au 11ème Régiment d'Artillerie de Marine de 2001 à 2004, puis au 1er Régiment d'Artillerie de Marine, de 2006 à 2010, où il prend le commandement de sa batterie.

Il réalise 3 missions de longue durée. De 2004 à 2006, il est détaché au ministère de l'outre- mer, en Guadeloupe, au 2ème Régiment du Service Militaire Adapté, en tant qu'officier adjoint en compagnie de formation professionnelle. De 2010 à 2012, détaché au sein de Direction de la Coopération de la Sécurité et de la Défense (DCSD), il est affecté à Dakar à l'ambassade de France, où il occupe la fonction de chef de détachement de coordination militaire. Enfin, de 2014 à 2017, il est affecté en République Démocratique du Congo, toujours au sein de la DCSD, où il prend la fonction de chef de projet formation, sur un poste isolé au Bas Congo. Il participe alors avec les Forces Armées de RDC, à la montée en puissance de l'Ecole d'Artillerie de Kitona et est désigné pour superviser en même temps la création du centre des opérations maritimes de Banana.

En métropole, de 2012 à 2014, il sert à l'Etat-Major de la 6ème Brigade légère blindée à Nîmes, en tant qu'officier programmation. En 2017, il rejoint les écoles militaires de Draguignan pour prendre le commandement du groupement de formation des futurs commandants d'unité à l'Ecole d'Artillerie.

Depuis le 1er août 2020, il seconde le général de Brigade Jean-Christophe BECHON en assumant les fonctions de chef de la Délégation Militaire Départementale du Gard.

Durant son parcours opérationnel, il participe à 5 opérations extérieures, Liban (2002, 2006 et 2009), RDC (2003), Mali (2013) et une mission de courte durée à Mayotte (2008).

Le lieutenant-colonel MAZEL est né à Ales, en 1970, il est marié et père de trois enfants.

Bibliographie

Colonel Patrice Hugret

Commandant la Base aérienne 115

D'Orange

Né le 07 décembre 1974 à Douai.

Marié, 3 enfants

Promotion 1995 « Général Gauthier » de l'Ecole de l'air

Breveté Pilote de Chasse en 1999

2020 Commandant la Base aérienne 115 d'Orange

2017 Attaché de l'air près l'Ambassade à Londres

2016 Auditeur au Royal College of Defence Studies de Londres

2013 Aide de Camp du Président de laRépublique Française

2012 Commandant l'Escadron de chasse Rafale 1/7 « Provence » à Saint Dizier

2010 Chef Opérations & Commandant en 2 nd Escadron de chasse Rafale 1/7 « Provence »

2009 Ecole de Guerre Advanced Command and Staff Course au Royaume Uni

2008 Bureau Plans Etat major de l'Armée de l'air

2005 Officier d'échange Rafale dans la Marine Nationale Flottille 12F de Landivisiau

2004 Commandant d'Escadrille Escadron de chasse 3/3 « Ardennes » de Nancy

1999 Pilote de Mirage 2000D Escadron de chasse 3/3 « Ardennes » de Nancy

PROMOTION

Le 1er décembre 2015 : Colonel

DÉCORATIONS

Chevalier de la Légion d'Honneur

Croix de la valeur militaire

Médaille de l'aéronautique

Bibliographie

Colonel David MARTY

Commandant la Base aérienne 125

D'Istres

Armée de l'air - Pilote de chasse

2100 heures de vol dont 1600 h sur Mirage 2000

Ecole de l'air - Promotion 1996 « colonel de Saxcé »

44 ans – Marié et père d'un enfant

QUALIFICATIONS

2018 Audit organisationnel (CFMD)

2015 Formation supérieure aux armements nucléaires (FSAN) du CEA , option « dissuasion »

2010-2011 Brevet d'études militaires supérieures

2006 Chef de mission OTAN (TLP Course - Danemark)

Chef de patrouille

Officier prévention nucléaire (B3)

DOMAINES D'EXPERTISE

Commandement : Escadron de chasse 2/4 « La Fayette » : 268 aviateurs (pilotes/navigateurs, mécaniciens, basiers) et exploitation d'un parc de 23 Mirage 2000 N sur les zones d'Istres et d'Avord

Nucléaire : mise en œuvre, stockage et maintenance des systèmes d'armes de la composante aéroportée (ASMP puis ASMPA)

Opérations en milieu interalliés : opération Harmattan, chef du détachement M2000N 2011 (Crète) . Préparation. Opérationnelles en milieu interalliés : NRF12 (Noble Ardent 08), Appui Aérien (Joint Warrior 14 - Ecosse), Entry Force (Mapple Flag 04 et 12 - Canada), Partnership for Peace (Chasseur accompli 07 - Roumanie, Bright Star 05 - Egypte, Cooperative Key 03 - Bulgarie)

Préparation de l'avenir : études amont et technico-opérationnelles (DGA et industrie de défense). Conduite de programmes d'armement en environnement interarmées (co-responsable financier, direction d'équipes de programmes intégrés)

Audit et conseil : évaluations thématiques ou de bases aériennes lors d'inspections. Enquêtes de commandement et évaluation des responsabilités. Élaboration d'enseignements et émission de recommandations de portée stratégique. Conseil en

stratégie d'organisation. Orientation de la politique de sécurité aérienne de l'armée de l'air. Conduite des travaux du conseil permanent de sécurité aérienne (CPSA-Air)

PARCOURS PROFESSIONNEL

2020 .Commandant la Base aérienne 125 d'Istres « Charles Monier »

.Commandant la base de défense Istres-Orange-Salon de Provence

2017-2020 .Inspection de l'armée de l'air. Vice-président du CPSA-air

2014-2017 .Etat-major des armées / Division forces nucléaires. Officier Programme d'Ensemble HORUS

2011-2014 .Escadron de chasse 2/4 « La Fayette ». Commandant en second puis commandant d'escadron

2010-2011 .Ecole de guerre. Stagiaire de la 18ème promotion « général de Gaulle »

2008-2010 .Etat-major du commandement des forces aériennes stratégiques. Bureau Emploi doctrine, planification et activité RAFALE/M2000N

2001-2008 .Escadron de chasse 3/4 « Limousin ». Pilote opérationnel (M2000N), commandant d'escadrille

DECORATIONS

Chevalier de la légion d'honneur

Chevalier de l'ordre national du mérite

Croix de la valeur militaire avec étoile de bronze

Médaille d'or de la défense nationale – agrafe « FAS »

Médaille commémorative française – agrafe « Libye »

Médaille de la protection militaire du territoire – agrafe « Jupiter »

Présentation du général Dominique Arbiol
Commandant l'Ecole de l'air et la Base aérienne 701

Après une carrière principalement tournée vers les domaines du renseignement et du spatial, le général Dominique Arbiol a pris le commandement de l'École de l'air et de la base aérienne 701 de Salon-de-Provence le 1er juillet 2020. Retour sur le parcours atypique de cet officier général qui a gravi les échelons avec brio.

Dès son enfance, le général Dominique Arbiol était déjà fascinée par les avions. Pleine d'ambition et de motivation, elle se tourne tout naturellement vers une carrière militaire au sein de l'Armée de l'air.

Son parcours débute à Grenoble à l'École des pupilles de l'air. « *En 1983, j'étais la première fille à intégrer l'École des pupilles de l'air en classe préparatoire. C'était une première, car, à l'époque, le ministre des Armées, Charles Hernu, avait décidé d'ouvrir au personnel féminin les classes préparatoires aux grandes écoles militaires. J'ai donc suivi ces classes pour intégrer l'École de l'air, mais il y avait des quotas et, malheureusement, je n'ai pas pu y être admise* », explique le général.

Cela ne la décourage pas pour autant. Elle se réoriente vers une carrière de sous-officier et souhaite opérer au plus proche des aéronefs. Elle devient alors mécanicien en système de navigation et d'armement (ancienne appellation de mécanicien avionique) et rejoint l'escadron de chasse 2/5 « Île-de-France » sur Mirage F1 puis sur Mirage 2000.

Quelques années plus tard, elle se présente au concours interne de l'École militaire de l'air afin de devenir officier d'active. En véritable battante, elle n'a jamais abandonné l'idée d'être officier et retente donc sa chance. C'est avec succès qu'elle passe ce concours. Elle termine major de sa promotion.

Elle s'oriente alors vers une carrière d'officier renseignement et participe à de nombreuses opérations extérieures. « *J'étais très souvent déployée dans des*

environnements extrêmement tendus, souligne-t-elle. *J'ai servi auprès d'escadrons de défense aérienne, de bombardement et de reconnaissance aérienne. Mon rôle était de préparer et de briefer les équipages face aux différentes menaces provenant du sol ou des airs de manière à ce qu'ils puissent effectuer leurs missions dans les meilleures conditions possibles.* »

De caractère tenace, le général a toujours su s'imposer en tant que femme dans ce milieu essentiellement masculin. « *Je n'ai jamais eu de difficultés à m'intégrer. À partir du moment où vous avez les compétences, il y a peu de contestations sur votre place au sein de l'armée. L'Armée de l'air se base sur les expertises de chaque Aviateur et offre la possibilité au personnel féminin d'accéder à des postes à responsabilité* », affirme-t-elle.

Tout au long de sa carrière, le général Dominique Arbiol connaît différentes affectations dans le domaine spatial en tant que chef des opérations au Centre de formation et d'interprétation interarmées de l'imagerie puis comme commandant du Centre militaire d'observation par satellites à Creil.

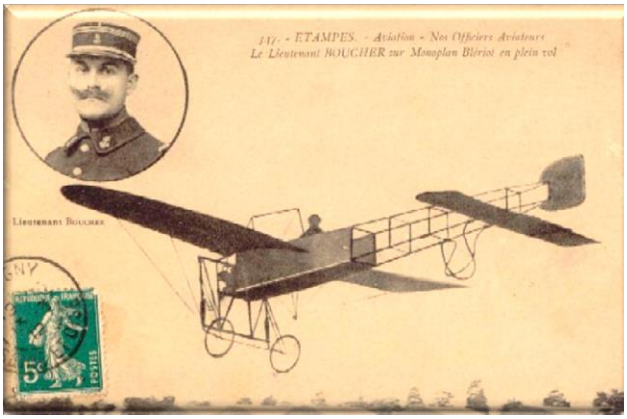
En 2010, elle participe à la création du Commandement interarmées de l'espace. Sa carrière se poursuit à l'état-major des Armées puis à l'état-major de l'Armée de l'air en charge des travaux transverses.

Le 1er juillet 2020, le général Dominique Arbiol a pris ses nouvelles fonctions. Elle commande désormais l'École de l'air et la base aérienne 701 de Salon-de-Provence, et devient ainsi la première femme de l'histoire à la tête de l'école. « *Je mesure l'honneur qui m'est fait. C'est avec une réelle fierté que je prends la direction de l'École de l'air et de la base aérienne 701, tout en gardant une certaine humilité face aux grandes responsabilités qui me sont confiées. Il s'agit d'une grande école militaire d'excellence. Je souhaite, bien évidemment, transmettre aux futurs officiers les valeurs que sont le respect, l'intégrité, le sens du service et l'excellence, mais également le courage, le savoir-être et le dépassement de soi* », conclut le général.

De la difficulté d'innover

L'exemple de l'avion sans pilote

Il est parfois des réussites technologiques qui ne traversent pas l'histoire. Cet échec peut être dû à des facteurs scientifiques interdisant des avancées significatives, mais aussi et plus fréquemment à des obstacles politiques, sociaux, culturels, voire psychologiques.



L'histoire de l'avion sans pilote en est probablement l'exemple le plus significatif. Lorsque l'on se penche sur cette histoire, il est courant de lire que la fin du 19ème siècle et le début du siècle suivant ont vu la naissance de toutes les idées et expérimentations concernant la stabilisation et le contrôle du plus lourd que l'air, ainsi que la transmission des commandes. C'est donc à cette époque que toutes les technologies indispensables à la conception finale d'un engin piloté sans l'intervention de l'homme ont été mises au point. On fait souvent remonter les avancées les plus significatives, dans ce domaine, au boom technologique de l'après Seconde Guerre mondiale et particulièrement à la guerre du Vietnam. En revanche, il est beaucoup plus rare de voir mentionnés, dans les ouvrages de vulgarisation ou même dans les revues scientifiques, les premières expériences et les premiers vols réalisés par le capitaine Max Boucher.

Ainsi, pourquoi l'histoire a-t-elle oublié que, dès 1914, ce dernier expérimente les premiers stabilisateurs sur un avion ? Pourquoi les autorités militaires, en juillet de cette même année, choisiront d'interrompre ces expériences ? Comment a-t-on pu oublier les premiers vols sur un kilomètre, sans personne à bord, réussis à l'école de pilotage d'Avord par ce même Max Boucher en juillet 1917 ? Pourquoi, en dépit de cette réussite, sera-t-il poussé à la démission de son poste de directeur de l'école ? Pourquoi encore ce silence autour de l'expérience menée en mars 1918 à Mondésir en région parisienne où, toujours sous la direction du capitaine Boucher, on démontre qu'un avion peut, sur une courte distance, décoller, faire un vol et atterrir sans l'intervention d'un pilote à bord ? Pourquoi l'histoire n'a-t-elle pas retenu que, le 14 septembre de cette même année, sur l'aérodrome de Chicheny près d'Etampes, un avion manœuvré à distance a effectué un vol de cent kilomètres pendant une heure et cinq minutes ? Pourquoi, alors que cette expérience est renouvelée quatre jours plus tard, l'Armée décide-t-elle de dissoudre le groupe de recherche, de mettre fin aux expériences et d'envoyer le Capitaine au front sans raisons opérationnelles particulières ? Pourquoi ces mêmes expériences, reprises par la section technique de l'aéronautique en 1918, s'arrêtent-elles à nouveau brutalement ? Et enfin, pourquoi avoir oublié les essais menés par Max Boucher et l'ingénieur Maurice Percheron en 1922 et 1923, essais aboutissant à un vol de soixante et quinze kilomètres sans intervention humaine et destinés à finaliser le prototype ? Ces essais renouvelés sans

cesse seront à nouveau arrêtés en 1924 et Max Boucher sera remercié et écarté des projets repris par le Service technique de l'aéronautique.

Les expériences ne seront pas officiellement poursuivies, et durant les années qui suivront, ce service fera en sorte d'éliminer toutes les polémiques sur l'avion non habité, aussi appelé avion dirigé hors vue, en arrêtant les essais et en travaillant dans le secret.

Essayer de répondre à ces interrogations nous entraîne inévitablement vers d'autres questionnements. A la lecture des sources à disposition, d'autres problèmes, que l'on ne peut pas scientifiquement prendre directement comme des éléments de réponse, émergent. Tout d'abord, le capitaine Max Boucher a certes des soutiens de poids dans le monde de l'aéronautique et en particulier Laurent-Eynac, futur ministre de l'air qui a participé à la Grande Guerre dans l'aviation à l'escadrille 110 en tant qu'observateur-mitrailleur, mais il a surtout des ennemis ou plus exactement des détracteurs au sein de l'Armée et des services techniques. Ainsi peut-on et doit-on se poser les questions suivantes : dans quelle mesure ces inimitiés ont elles joué dans les abandons des expériences ordonnées par l'institution ?

Dans le domaine de l'innovation technologique de cette époque, a-t-on le droit de penser que certaines inventions ont été délibérément sacrifiées dans le seul but de satisfaire certains chefs militaires irrités par l'arme aérienne, partisans d'une armée classique et qui pensaient réellement que l'avion pouvait tuer la guerre ?

Le deuxième questionnement porte directement sur les applications militaires dans une période de fin de guerre et d'après guerre où les visées politiques sont à l'apaisement et à la reconstruction plutôt qu'aux armes considérées alors, par les médias, comme des armes de destruction massive. L'idée même d'un engin sans pilote encore appelé avion télécommandé et de ses applications potentielles ne correspond donc pas aux volontés nationales et internationales. Ainsi, on s'inquiète de l'utilisation de cette soi-disant avancée technologique en estimant que ce sera l'arme la plus atroce des temps futurs.

Il n'était donc pas question de mettre au point une machine de guerre susceptible d'effrayer les populations et d'engendrer des malaises dans les milieux politiques internationaux. Cette deuxième question porte donc sur l'importance de l'environnement social et politique en ce qui concerne le désintérêt pour l'avion télécommandé. De plus, il est essentiel de prendre en compte le contexte stratégique et tactique dans lequel baigne le monde de l'aéronautique militaire, c'est-à-dire la

mise en avant des idées de Mitchell et de Douhet sur le Tout aérien, idées qui ne sont pas en adéquation avec le climat de paix que l'on veut instaurer en Europe et qui irritent les partisans d'une défense classique. Les arguments portent essentiellement sur l'immoralité d'utiliser une arme sale par les plus forts pour faire taire les plus faibles.

Le troisième point, qui est probablement l'élément le plus important dans cette démarche explicative, et qui de plus semble toujours d'actualité, concerne le rôle même du pilote face à l'avion télécommandé et, après 1924, suite aux recherches de l'ingénieur Mazade, face au pilotage automatique. Les journaux spécialisés de cette époque n'ont de cesse de louer cette innovation et par là-même de minimiser la place de l'aviateur en transformant le chevalier du ciel en navigateur, en spécialiste de la conduite automatisée. C'est bien évidemment sous estimer le poids de cette catégorie de spécialistes, qui sont considérés alors comme des héros au sortir de la Grande guerre et qui vont tout faire pour conserver un rang, une place, une autonomie complète sur la conduite de l'avion. Cette innovation, que les chroniqueurs de l'époque considéraient comme la remise en cause de la liberté du pilote et par extension de sa fonction la plus noble - à savoir la manœuvre et la maîtrise complète de la machine - était donc perçue par les aviateurs comme un facteur potentiel de déconstruction identitaire.

En effet, le début des années 1920 correspond à une période socialement et institutionnellement importante dans la quête identitaire du pilote et donc de la future Armée de l'air. Nous pouvons donc poser la question suivante : peut-on affirmer que ces spécialistes ont eu une influence significative dans l'arrêt officiel des essais sur l'avion sans pilote et sur le pilotage automatique appliqué à des avions militaires ?

Le dernier point concerne directement le Service technique de l'aéronautique et sa part de responsabilité dans la non volonté de poursuivre des expériences qui se sont révélées positives et très encourageantes. Ainsi, il serait probablement très facile de dire que ce service n'a certainement pas voulu se faire distancer par des individualités et des ingénieurs privés. Il serait tentant d'essayer de montrer qu'il a acheté l'avion sans pilote afin de freiner les avancées ou éventuellement de mener dans le secret les expérimentations. Mais, dans ce cas, nous ne prendrions pas en compte les priorités en ce qui concernait la sécurité du pays, la reconstruction des armées, les obligations budgétaires, ainsi que le fait que les expériences, même concluantes devaient

toujours être confirmées par d'autres expériences. Le rôle de ce service est ambigu. Il a certes été fortement décrié durant cette période, suite à de nombreuses expériences novatrices qui ont été abandonnées ou écartées par ses bureaux d'études, mais nous ne nous en tiendrons, à ce sujet, qu'à des questionnements.

Ainsi, s'il est certain que l'avion de Max Boucher peut être considéré comme le premier « drone » ayant réussi à voler sur de longues distances, s'il est également vrai que cet engin était viable et pouvait être amélioré afin d'être complètement opérationnel, en revanche il est probable que l'arrêt des expérimentations soit dû à la réunion des facteurs que l'on vient de présenter. Ces raisons peuvent se résumer en un mot : la crainte. Tout d'abord la peur du tout aérien de la part de certains militaires, ensuite celle de perdre un statut, un rôle, une position, de la part des pilotes, mais aussi celle de voir les applications de cette technologie aller à l'encontre des volontés pacifiques de certains milieux, et enfin la crainte de perdre un positionnement institutionnel et scientifique de la part des Services techniques aéronautiques.

Pour conclure, il semble évident que les raisons des succès et des échecs dans le milieu aéronautique ne sont pas uniquement liées à des obstacles et des ruptures technologiques, mais également à un ensemble de facteurs psychologiques, sociaux et culturels difficilement maîtrisables. L'avion sans pilote en est probablement un des exemples les plus significatifs et nous pouvons avancer que cette affirmation est toujours valable de nos jours.

Capitaine (CR) Dr. Christian BRUN
Direction Générale de l'École de l'air
Docteur en histoire
Chargé d'enseignement et de recherche en histoire et en éthique
Membre associé du Centre de Recherche de l'École de l'air
École de l'air - Base aérienne 701 - F-13661 Salon Air

Capitaine Georges Pelletier-Doisy

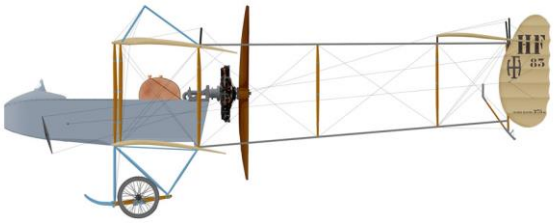
- Nationalité française
- Breveté pilote militaire le 19 juin 1913 (brevet n°294)
- Cité dans le communiqué aux armées du 0000
- Escadrilles MS 12, N 69, HF 19.
- Né le 9/03/1892 à Auch (Gers)
- Mort le 10/05/1953 à Marrakech (Maroc)

DÉCORATIONS

- Chevalier de la Légion d'Honneur
- Médaille Militaire
- Croix de Guerre
  4 palme(s)
  1 étoile vermeil

5 victoires sûres, 2 victoires probables

Georges, Edme, Charles Marie Pelletier-Doisy naît le 9 mars 1892 à Auch (Gers), dans une famille de tradition militaire où son père est officier de cavalerie tout comme l'était son grand-père. Le jeune garçon grandit en Gascogne et suit la tradition familiale à l'âge adulte en s'engageant à 18 ans au 3e régiment de Dragons basé à Nantes au mois de mai 1910, où il est promu au grade de brigadier cinq mois plus tard. Après deux années de vie de garnison et de manœuvres sans éclat particulier, son destin bascule quand il répond à une demande de volontaires pour la nouvelle aéronautique militaire au mois d'octobre 1912.



Après un passage en école de pilotage, il obtient son brevet de pilote militaire en juin 1913 et est affecté le mois suivant à l'escadrille HF 19 sur biplan Henry Farman. Ses camarades d'escadrille le surnomment « Pivolo » pour sa ressemblance frappante avec un personnage d'une publication humoristique illustrée de l'époque intitulée « Les aventures amoureuses de Pivolo sapeur aviateur » Ressemblance si frappante qu'elle n'est probablement pas si fortuite…

Toujours à l'escadrille HF 19 quand éclate la guerre, « Pivolo », alors promu au grade de maréchal des logis, va accomplir plusieurs missions de reconnaissance à partir du terrain de Toul et suivre le destin de son escadrille dans les premiers mois du conflit. Ayant une réputation de pilote impétueux, son destin bascule au mois de février 1915

quand il est recruté par le commandant Tricornot de Rose, qui monte sur le terrain de Muizon (près de Reims) une escadrille de chasse expérimentale, la MS 12, équipée de Morane Parasols. Cet appareil est l'avion le plus rapide du moment : le pilote a pour mission d'approcher les avions allemands grâce à sa vitesse et se mettre suffisamment près pour permettre à son observateur, armé d'une carabine, de faire feu en visant le pilote ou le réservoir. La première victoire de l'escadrille ne tarde pas à être remportée par un Morane piloté par le futur as Jean Navarre ; d'autres suivent et Pivolo ouvre son tableau de chasse le 2 avril 1915 en permettant à son observateur, le Ltt René Chambe, de contraindre à se poser dans les lignes françaises un biplace ennemi où son équipage est capturé.

Décoré de la légion d'honneur et promu au grade de sous-lieutenant, Georges Pelletier-Doisy passe sur chasseur Nieuport à la fin de l'année 1915 et va être muté à l'escadrille N 69 au début de la bataille de Verdun le 28 février 1916. Baptisant son appareil « Pilou-Pilou » comme il le fera pour toutes ses montures ultérieures par ailleurs souvent décorées d'un chat et d'une lune, il va y remporter trois victoires officielles en mai et juin 1916, combattant souvent en compagnie de son ami Jean Navarre affecté à la N 67.

La N 69 migre ensuite sur la Somme, puis sur la Marne au mois de mars 1917 en prévision de l'attaque du Chemin des Dames. C'est à cette occasion qu'il remporte sa 5e et dernière victoire homologuée le 11 mai 1917. Ce succès lui aurait valu l'honneur de voir son nom figurer au communiqué aux armées, mais l'état-major décide à ce moment précis de réserver ce privilège aux pilotes ayant obtenu 10 victoires à leur tableau de chasse.

Promu au grade de lieutenant, il suit encore son escadrille sur le front italien en décembre 1917 mais, après plus de trois années au front, est maintenant très fatigué et doit être envoyé au repos en étant rappelé en France le 30 décembre 1917. Il ne reprendra le service qu'au mois de mars 1918 en tant qu'adjoint technique à l'état-major du GC 16, ne volant que rarement. Il finit la guerre à la SPA 69 qu'il a rejoint le 23 octobre 1918, peu avant la fin des combats.

Militaire d'active, le lieutenant Georges Pelletier-Doisy quitte son unité le mars 1919 pour être affecté à la mission militaire française de Turquie où il va réaliser plusieurs vols exploratoires de liaison entre Constantinople et Bucarest sur un Farman F-50 bimoteur.

Il va quitter l'armée le 1er décembre 1920 pour un an de congé sans solde où il gagne sa vie en tant que pilote civil. De retour dans l'armée qui l'affecte à l'aviation de Tunisie en 1922, il se distingue en réalisant plusieurs raids vers la métropole à bord d'un Breguet 14. Marié et père d'une petite Jacqueline, il est maintenant un pilote de raid réputé dont parlent les journaux. C'est toutefois le raid Paris-Tokyo qu'il réalise par étapes sur un des premiers Breguet 19 militaires du 24 avril au 9 juin 1924, qui le fait entrer dans l'histoire et lui vaut la une des journaux nationaux – il termine son périple sur un Breguet 14 prêté par l'armée chinoise car il a brisé son Breguet 19 baptisé « Jacqueline » en se posant à Shanghai.

Promu au grade de capitaine, il va se distinguer en réalisant de nouveaux raids de 1925 à 1927, puis va participer à des opérations militaires contre des rebelles au Maroc de 1928 à 1931. Promu au grade de commandant, il est à la disposition du Ministre de l'air jusqu'en 1933 et poursuit sa carrière dans divers postes de commandement de l'Armée de l'air en Afrique, participant notamment à la croisière noire du général Vuillemin sur Potez 25 de novembre 1933 à janvier 1934.

Commandant de l'aviation d'AOF à Dakar avec le grade de colonel en 1939, il réalise des patrouilles anti U-Boot au large des côtes à bord de Potez 25 durant la campagne de 39-40 jusqu'à ce qu'il apprenne la nouvelle de l'armistice. Très fidèle au maréchal Pétain, son intervention personnelle sera déterminante pour éviter le ralliement de la base aérienne de Dakar aux gaullistes durant la tentative de débarquement anglo-gaulliste du 23 septembre 1940. Durant l'affaire de Syrie en mai et juin 1941, il est nommé chef du groupement de transport n°15 qui ira ravitailler les troupes vichystes de Syrie à partir de l'Afrique du Nord, sur Farman quadrimoteurs et Potez 650, évacuant également des cadres après la défaite.

Resté à la tête de son groupement de transport après le ralliement de l'Afrique du Nord aux alliés, il quitte son commandement le 16 mai 1943 pour divers postes administratifs dans l'armée de l'air, dont inspecteur de l'arme du bombardement le 19 avril 1944. Nommé général de brigade le 1er mai 1945, il est mis en congé du personnel naviguant et prend sa retraite de l'armée de l'air en 1947. Il va alors se trouver une situation dans le civil en travaillant pour le compte d'une exploitation forestière au Gabon, inspectant les sites de la compagnie à bord d'un petit hydravion Seabee qu'il pose sur les lagunes. Passant ses étés dans sa propriété familiale en France et les hivers au Maroc, il s'éteint, à l'âge de 66 ans le 15 mai 1953 dans la ville de Marrakech.

Le courage, une qualité essentielle des leaders

S'il est une qualité qui distingue les grands leaders, les managers d'équipes respectés, ou encore les collaborateurs à haut potentiel, c'est sans doute le COURAGE. On assimile souvent le courage au fait d'oser prendre des risques, voire... de ne pas connaître la peur ! Cette interprétation est simpliste. Etre courageux ne signifie pas être inconscient. Au contraire : c'est connaître ses peurs et savoir les dépasser.

1. Une qualité critique dans de nombreuses circonstances

Le courage doit aujourd'hui s'exprimer dans le quotidien des entreprises, services, unités, à chaque niveau de la hiérarchie. En effet, il ne suffit plus d'appliquer les directives émanant de la direction. L'organisation attend de ses personnels qu'ils fassent preuve de courage dans de nombreuses circonstances : voir la vérité en face et oser l'exprimer

2. La lucidité est l'un des premiers signes de courage.

Nombreux sont ceux qui préfèrent ne pas s'avouer qu'il y a un problème, plutôt que le reconnaître et devoir ainsi y réagir. C'est pourquoi le manque de courage est souvent insidieux : il est plus facile de se considérer ignorant que lâche ! De plus, être conscient d'un problème est insuffisant si l'on n'ose pas l'exprimer. Toutes les unités connaissent les réunions de couloir où chacun exprime avec vigueur ce qu'il aurait aimé dire en réunion... "S'il avait pu". Or la répétition de ces "petites lâchetés" peut, à terme, conduire une équipe ou une organisation à une grande inefficacité.

3. S'en remettre aux autres

Une deuxième forme de courage indispensable dans une organisation consiste à oser s'en remettre aux autres. Chacun sait qu'une délégation efficace est une condition de performance. Or, on sous-estime généralement le degré de courage nécessaire pour déléguer : il faut accepter de perdre le contrôle des résultats, être prêt à se remettre en question, partager l'information, etc. De même, collaborer avec d'autres comporte inévitablement une part de risque. Travailler efficacement en équipe requiert donc cette forme de courage.

4. Décider face au risque ou dans l'incertitude

Prendre des décisions sans avoir pu peser en détail leurs conséquences ni collecter toutes les informations souhaitées est difficile mais souvent indispensable. De plus, toute organisation a besoin de collaborateurs capables d'initiative, ce qui suppose parfois d'oser agir sans s'être au préalable assuré de l'accord de sa hiérarchie, par exemple. A l'inverse, le courage consiste parfois à oser ne pas décider tout de suite malgré la pression de celle-ci ou de ses collaborateurs !

5. S'obliger à sortir de sa zone de confort

Les équipes les plus performantes sont celles qui ont su ne pas se contenter du confort de la situation existante, et repousser toujours plus loin leurs limites. Se fixer des buts ambitieux et avoir la persévérance de les poursuivre, même face à l'adversité, est une forme de courage particulièrement nécessaire au chef. Mais face à une situation globalement satisfaisante, combien sont prêts à remettre en cause l'équilibre trouvé pour chercher encore à progresser ?

6. Imposer de la rigueur à ses équipes

Enfin, une dimension souvent sous-estimée du courage consiste à oser imposer à son entourage, comme à soi-même, de la discipline et de la rigueur. Clarifier les règles et veiller à les faire respecter sont des composantes essentielles du rôle du leader ou du manager d'équipe. Certes, cette notion cadre mal avec la vision du leader glorieux, prêt à prendre des risques à ses propres périls. Et pourtant, imposer de la discipline fait appel à un authentique courage : il faut trouver la motivation de définir des obligations dont les vertus ne sont pas nécessairement visibles à court terme. Et les faire appliquer requiert une volonté permanente, d'autant plus que cela ne contribue pas à être apprécié par ceux à qui l'on impose ces contraintes !

7. Développer son courage personnel

Ressentir de l'inquiétude ou de l'angoisse est une réaction instinctive parfaitement normale, et même salutaire. C'est la façon dont notre organisme nous avertit d'un danger et nous prépare à y réagir. L'enjeu du courage est de parvenir à rassembler en nous ce qui permet de combattre au lieu de nous enfuir, ce qui passe par trois étapes :

Connaître ses peurs

Seule une grande lucidité sur ses peurs permettra de les combattre. Pour cela, il faut être à l'écoute de ses émotions, en tenant compte de signaux tels qu'un "nœud au ventre" ou une grande lassitude. Un dialogue régulier avec des personnes de confiance est utile pour compléter ces observations. Ce travail d'analyse permettra souvent d'identifier des schémas récurrents, sur lesquels travailler en priorité : êtes-vous plus sensible à la peur de ne pas être parfait, d'être mal jugé, de ne pas être aimé, de vous montrer faible, etc. ?

Relativiser ses peurs

Le manque de courage vient souvent d'une perception biaisée de la réalité ; l'inquiétude ressentie fait percevoir de façon exagérée les risques de la situation, et minimiser ce qui pourrait au contraire inciter à agir. S'efforcer consciemment de "voir plus large" est une façon efficace de relativiser ses peurs : Y a-t-il d'autres scénarios possibles que celui qui vous inquiète ? L'inconfort à court terme peut-il être mis en perspective des bénéfices espérés sur le long terme ?

Oser surmonter ses peurs

S'il est une qualité qui distingue les grands leaders, les managers d'équipes respectés, ou encore les collaborateurs à haut potentiel, c'est sans doute le courage. On assimile souvent le courage au fait d'oser prendre des risques, voire… de ne pas connaître la peur ! Cette interprétation est simpliste. Etre courageux ne signifie pas être inconscient. Au contraire : c'est connaître ses peurs et savoir les dépasser.

En cette période difficile face à de multiples agressions contre notre qualité de vie, chacun, chacune d'entre nous doit être courageux et parfois surmonter ses peurs et appréhensions. Nous ne sommes pas égaux face aux dangers et aux risques, l'expérience de la vie est souvent un atout majeur permettant de relativiser le risque, mais parfois cela est insuffisant. La déprime qui prend ou guette certains, l'isolement, la multiplication d'informations contradictoires font qu'il est parfois difficile d'avoir l'action juste, la décision la mieux adaptée.

N'oublions pas que malgré l'individualisme latent de notre société, nous pouvons et devons aller vers les autres, l'effet de groupe, la discussion, l'effet miroir des relations humaines sont des atouts majeurs et permettent à un groupe, une collectivité, une entreprise, une unité d'apporter à ses membres le soutien et l'aide pour une pleine réussite des espérances de chacun.

LCL (H) Patrick PELLOUX

LEXIQUE AERONAUTIQUE

WW.aeroprofils.com

Ce lexique (non exhaustif) que nous commençons aujourd'hui est le fruit d'un vécu sur le terrain, complété par les extraits d'un article sur le sujet écrit par .... (Que l'auteur me pardonne), paru dans le mensuel AIR ACTUALITE.

Certaines expressions sortent du cadre de l'aéronautique militaire. Nous les avons listées dans la mesure où elles peuvent prendre une signification différente ou complémentaire lorsqu'utilisées par les aviateurs.

CALEBARD - (ou calebut) Manque de quelque chose. *Etre en calebard :* pas d'avion disponible. *S'en mettre plein le calebard:* tirer beaucoup de G (voir cette expression).

CAMION A BOMBES - Surnom affectueux attribué au JAGUAR.

CAMION A VIANDE - Ambulance.

CANARDS (les ») - Ensemble du personnel de l'escadron 1/10 VALOIS dont l'insigne de tradition représente un colvert.

CASQUE - *Avoir les yeux au fond du casque :* tirer des G à la limite du voile.

CASSER DU BOIS - Endommager l'appareil à l'atterrissage.

CAYON - Atelier de mécanique sur une base opérationnelle.

CHANNEL - (Anglais). Fréquence radio.

CHAPEAU ELECTRIQUE– Casque de pilote d'où pendent les fils électriques de la radio.

CHAPEAUX MOUX - Désigne les *civils. Aller chez les chapeaux mous :* pour un militaire : quitter l'armée.

CHARBON - Mettre du charbon : augmenter les gaz.

CHARRETTE - Voir piège.

CHAUDIÈRE - Avion à réaction, jet. Synonyme: lampe à souder.

CHAUSSETTES - Le train d'atterrissage. *Descendre les chaussettes :* sortir le train.

CHEASE - (US) Exercice mettant en œuvre au moins six avions. Ne pas confondre avec "chise". (Voir ce mot).

CHERCHER LA GROSSE BITE - Prendre inutilement de gros risques.

Précède au pire le camion à viande, au mieux la remontée de bretelle.

CHIADER - Peaufiner une action. - *Chiades moi la PPV du 35 !*

CHIADÉ - C'est compliqué, bien fait. Qui inspire le respect *« T'as vu le moulin du pointu? Ouaih ! il est chiadé! »*

CHIBANE ou CHIBANI - Vieux pilote ou mécanicien expérimenté. Synonyme : Moustachu.

CHISE - Source de sacs. Familier : *c'est le chise:* c'est le bordel. Synonyme: Beans.

CHOUFFER - Essayer de voir.

CINQ - CINQ - Tout va pour le mieux.

CIRAGER - Etre dans le cirage. Avoir le voile noir (ou rouge) suivant le signe des G que l'on tire. Voir Tirer des G.

CLAMPIN - Etranger à l'escadron à la limite de l'intrus.

COCA-COLA - Voir Marilyn.

COCHER - Le pilote (vu par la mécanique). Voir aussi : peintre et jockey.

COCOÏ - (Ou cocoy, prononcer : cocoïlle). Commando de l'air, aussi appelé homme buisson ou mécano chien. Abrégé : coî.

COINCER LA BULLE - Etre inactif. Se reposer. Se préparer à dormir, dormir.

COUCOU - (Désuet). Avion de la guerre 14 - 18.

COUILLES - 1°- Réservoirs de carburant. *Voler en grosses couilles :* voler avec des gros réservoirs.

2°- Vrille : *Partir en couille.*

3°- Vol rasant : *Se traîner les couilles par terre.*

4°- Ennuis mécaniques : *Etre en couille.* Voir aussi : Peau de couille.

COLLIMATEUR - 1 ° Appareil de visée d'un avion d'arme.

2° (être dans le ») Etre visé par qq'un ou viser qq'un, en général pas pour son bien.

COUP DE BOIREAU - Coup tordu.

COUP DE BUCK - Geste noble.

COURSE - En dehors du vin de course pour les gloutch (voir ce mot) , se méfier de ce mot anglais qui veut tout dire à tel point que l'OACI le proscrit pour désigner la route (track), le cap (heading) et la trajectoire (path).

CRASH - Ecrasement, chute. Eviter autant que possible l'affreux verbe "crasher": ou pire "scratcher" atterrir sur le ventre, atterrir en campagne, casser la voiture à l'atterrissage. Se vomir (voir ce mot).

CRASSE - Mauvais temps, très mauvaise visibilité (brume, brouillard, etc...)

CRAVATE - L'hydre bien-aimée de l'aviateur et plus spécialement du chasseur. Désigne ce qui est destiné à étonner. *Cravater*. Faire de l'épate.

Avoir la cravate à l'horizontale : faire de la voltige.

S'en jeter un derrière la cravate :- Boire un coup

CRÊPE - *Se retourner la crêpe*- Faire du vol inversé, faire de la voltige. Par extension: se retourner en voiture.

CREVARD - Celui qui collectionne le maximum d'heures de vol, quelquefois au détriment des copains. Crevarde : Rabioter, spécialement des heures de vol. Les pailleux sont des spécialistes du crevardage.

CRIQUÉ - Avoir perdu une partie de ses facultés intellectuelles.