



L'ENVOL 580

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

Bulletin de liaison et d'information
du Secteur 580-Gard-Lozère
N° 68 - OCTOBRE 2021



Capitaine Georges Guynemer

Mot du président

Cette nouvelle édition de notre revue l'Envol fait la part belle aux cérémonies à lesquelles nous avons pu participer après cette longue période pendant laquelle l'inaction due à la pandémie a frustré nombre de nos adhérents qui n'ont pu se rendre à ces rassemblements. La deuxième partie de l'année, grâce à l'effort de toutes et tous, s'est éclaircie, nous avons pu être actifs et organiser notre hommage au capitaine Georges Guynemer à Bagnols-sur-Cèze.

En juillet, notre ami Roger Bruyant nous a quittés pour rejoindre Saint Joseph de Cupertino, celui qui veille sur tous les pilotes. Plusieurs membres de notre secteur l'ont accompagné lors de ses obsèques.

L'Histoire, parfois oublié par nos contemporains, doit retrouver ses lettres de noblesse, aussi nous continuons à une approche de celle-ci en rapport avec notre arme d'origine.

Je vous souhaite une bonne lecture et que le plaisir des mots soit au rendez-vous.

Sommaire

Hommage au sergent Roger Bruyant	page 4
Général Eric Ozanne, commandant la 6ème Brigade légère blindée	page 5
Général Eric Chuberre, commandant le groupement de gendarmerie du Gard	page 6
Général Stéphane Mille, chef d'état-major de l'Armée de l'air et de l'espace	page 7
Cérémonie Bataille DIÊN BIÊN PHU 7 mai 2021	page 8
8 Mai 2021	page 9
Remise diplômes PMM	page 10
Cérémonie hommage Georges Guynemer	page 12
Témoignages de femmes engagées dans l'Armée de l'Air 2 ^{ème} partie	page 15
Léon Bourjade Le moine soldat	page 19
Le Jaguar A91	page 23
Manager l'urgence	page 28
Lexique aéronautique	page 30

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

HOMMAGE AU SERGENT ROGER BRUYANT



Âgé de 19 ans, Roger s'engage le 9 janvier 1945 pour 3 ans. Incorporé dans le corps du Personnel navigant en février 45, il est affecté au Centre de préparation du Personnel Navigant de Vichy le 01 juin comme élève pilote.

Affecté à la base école de Chateauroux début septembre, il vole sur Mauboussin et Morane avant d'être lâché solo sur un Morane 315. Il y est formé aux vols de nuit, à la voltige, à la navigation avec des instruments rudimentaires, mais il a la chance d'avoir des instructeurs français.

Début mai 1946, il rejoint la base école de La Rochelle où ce sont des moniteurs de la Royal Air Force qui l'initient au pilotage des Tiger Mouth. Il vole en rase motte sur l'île de Ré et en mer et effectue pour s'amuser un atterrissage, si on peut appeler ça comme ça, dans un parc à huîtres.

Il rejoint la base de Cognac en avril 46 où il s'entraîne sur Stampe, T6 et autres avions à hélice.

En mai 1946, il est à sa grande déception, renvoyé dans ses foyers. Il sera nommé caporal le 1 avril 50 et sergent de réserve le 1 avril 52. Notre camarade est titulaire de la médaille commémorative française de la guerre 39-45 avec barrette « Libération ».

Si sa carrière militaire s'arrête là, sa carrière professionnelle civile continue. Devenu ingénieur aéronautique il exerce en Afrique.

Restant au service de l'Armée de l'air, il s'engage comme volontaire dans la réserve active et il est envoyé en mission à Avord en 1957 pour être moniteur du personnel navigant au sol. Il sera breveté pilote militaire de réserve et civil.

Quelques moments ont été marquants dans sa vie d'aviateur : la place de co-pilote pendant 30 minutes sur le vol inaugural du Concorde entre les Açores et Fort-de-France et son dernier vol solo en 1985 à Lens.

En 2006 (à 81 ans), il a la joie de s'installer à bord d'un mirage 2000 sur la BA 115 d'Orange. L'exiguïté du cockpit lui a rappelé le Spitfire et le P38.

Notre camarade est décédé le 17 juillet 2021. Unanimement nous garderons de lui le souvenir d'un homme charmant, d'une humeur joviale et doté d'un humour apprécié de tous. Tous les membres du secteur 580 Gard Lozère de l'ANORAA expriment leur tristesse et présentent leurs plus sincères condoléances à sa famille et ses proches.



GÉNÉRAL ERIC OZANNE

COMMANDANT LA 6^{ÈME} BRIGADE LÉGÈRE BLINDÉE



Le général Eric OZANNE est né le 16 mai 1968 à Tunis. Son parcours militaire commence en 1989 à l'Ecole spéciale militaire de Saint-Cyr où il effectue l'intégralité de sa scolarité. Saint-cyrien de la promotion capitaine Hamacek (1989-1992), il choisit l'infanterie et poursuit sa formation à l'école de l'infanterie à Montpellier (1992-1993).

Il sert à la 13^{ème} demi-brigade de Légion étrangère à Djibouti comme chef de section tireurs d'élite de 1993 à 1995 puis au 2^{ème} régiment étranger d'infanterie, de 1995 à 2001, comme chef de section de combat d'infanterie, officier adjoint en compagnie de combat, directeur des ressources humaines, commandant de compagnie de combat et officier traitant au bureau opérations.

En 2001, il est affecté comme officier de quart au centre de planification et de conduite des opérations à Paris. Il suit l'enseignement du cours supérieur d'état-major en 2003 puis du collège interarmées de Défense en 2004.

De 2005 à 2007, il occupe les fonctions de chef du bureau opérations instruction du 2^{ème} régiment étranger d'infanterie. En 2007, il rejoint le commandement de la Légion étrangère à Aubagne comme officier d'études. De 2009 à 2012, il est en charge des évolutions capacitaires de l'infanterie au bureau Plans de l'état-major de l'armée de Terre.

De 2012 à 2014, il commande le 2^{ème} régiment étranger d'infanterie à Nîmes.

De 2014 à 2016, il est chef d'état-major interarmées des forces armées en Guyane. En 2016, il est responsable de l'enseignement opérationnel à l'école de guerre, puis de 2017 à 2019 adjoint transformation au commandement pour les opérations interarmées.

De 2019 à 2021, il occupe le poste de chef d'état-major opérationnel Terre.

Nommé général de brigade le 1^{er} août 2021, Il prend le même jour le commandement de la 6^{ème} brigade légère blindée à Nîmes, où il exerce également les fonctions de commandant de la base de défense Nîmes-Laudun-Larzac, de délégué militaire départemental du Gard et de commandant d'armes.

Engagé à de nombreuses reprises en opérations dans les Balkans, en Afghanistan et en Afrique, le général Eric OZANNE est officier de la légion d'honneur et dans l'ordre national du mérite.

Marié, il est père de 4 enfants.

GENERAL ERIC CHUBERRE

COMMANDANT DU GROUPEMENT DE GENDARMERIE DU GARD



Le général Eric Chuberre est né le 22 mai 1969 à Strasbourg (67). Après des études à l'université d'Orléans où il obtient une licence d'histoire en 1991, il suit les cours de l'École d'application de l'infanterie en 1992 et est admis à l'École des officiers de la gendarmerie en 1994.

Dès 1996, il sert à l'Escadron de gendarmerie mobile de Saint Quentin comme commandant d'un peloton, unité spécialisée dans l'ordre public et la gestion de crise,

projetée en Corse, en Polynésie, aux Antilles.

En 1999, il dirige la Direction de la formation initiale aux métiers de la sécurité à Châtellerauld jusqu'en 2002.

De 2002 à 2005, il est commandant d'une compagnie de gendarmerie à La Roche-sur-Yon. Il est nommé responsable de formation en 2005 à l'École des officiers de la gendarmerie jusqu'en 2008.

De 2009 à 2014, il occupe les fonctions de chef de bureau adjoint de la Défense et de la sécurité nationale.

En 2014, il est nommé commandant du Groupement de gendarmerie du Loir et Cher.

Le 1^{er} août 2017, il prend les fonctions de chargé de mission auprès de l'Inspecteur général des armées gendarmerie en charge notamment de diriger ou participer à des missions d'étude et d'informations stratégiques.

Le 1^{er} mars 2019, il est nommé haut fonctionnaire de Défense et sécurité, adjoint pour la définition et le pilotage des politiques de Défense et sécurité du ministère de la justice en liaison avec le SGC et le SGDN.

Le 1^{er} août 2021, il prend les fonctions avec le grade de général de commandant du Groupement de gendarmerie du Gard.

Décorations :

- Chevalier de la Légion d'honneur,
- Officier de l'Ordre national du mérite,
- Médaille d'or de la Défense nationale,
- Médaille d'honneur des services judiciaires,
- Médaille de la protection militaire du territoire.

Lé général Eric Chuberre est pacsé, deux enfants.

GENERAL D'ARMEE AERIENNE STEPHANE MILLE

NOUVEAU CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE (CEMAAE)



Le général d'armée aérienne Stéphane Mille a pris le vendredi 10 septembre ses fonctions de Chef d'état-major de l'Armée de l'air et de l'espace (CEMAAE).

Conseiller du chef d'état-major des Armées, le CEMAAE apporte l'expertise propre de son armée. Il aura notamment la charge d'assurer la préparation opérationnelle de l'Armée de l'air et de l'espace, la prise en compte des nouveaux équipements prévus par la loi de programmation militaire et le moral des plus de 40 000 aviateurs et aviatrices.

Pilote de chasse de la promotion de l'école de l'Air Général Dorance (1986), il sert en unités opérationnelles sur Mirage F1C et 2000C comme pilote de défense aérienne. Déployé sur de nombreux théâtres d'opérations (Tchad, ex-Yougoslavie, Arabie Saoudite, etc.), son parcours est également marqué par différentes responsabilités en école et formation des jeunes officiers.

Il prend le commandement de la Base aérienne 110 de Creil en 2012 et est appelé auprès du chef d'état-major des Armées en tant que chef de cabinet en 2014.

Promu général de brigade en 2016, il est ensuite nommé général adjoint « opérations » de la force Barkhane avant d'être affecté au Centre de planification et de conduite des opérations (CPCO) de l'état-major des Armées où il occupera le poste d'adjoint conduite avant d'en prendre le commandement en 2018. En 2019 il devient sous-chef opérations de l'état-major des Armées.

Le général Mille succède au général Lavigne qui exerçait les fonctions de chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace depuis le 31 août 2018. Durant ces trois années, à la tête des aviateurs, le général d'armée aérienne Philippe Lavigne a conduit avec dynamisme et détermination les opérations militaires aériennes.

Titulaire de deux citations, le général Mille est commandeur de la Légion d'honneur, officier de l'Ordre national du mérite et s'est vu décerner la médaille de l'aéronautique en plus de décorations étrangères. Il est également le premier aviateur caporal d'honneur des troupes de marine.

Il cumule 2600 heures de vol dont 1500 en 55 missions de guerre.

Marié, il est père de trois enfants.

COMMEMORATION DE LA BATAILLE DE DIÊN BIÊN PHU

LE 07 MAI 2021 A GARONS

Organisée par l'Union nationale des parachutistes (UNP 30) du Gard, la commémoration de la bataille de Diên Biên Phu s'est déroulée en fin d'après-midi au cimetière de Garons dans un contexte de crise sanitaire.



Présidée par Monsieur le maire de Garons Alain Dalmas, et le président de l'UNP 30 Jean-Michel Maurat, la cérémonie comptait de nombreux participants dont deux représentants du Secteur 580 : le lieutenant Vincent Accetta et le lieutenant-colonel Jean-Marc Noegelen.

Après la lecture de l'historique de cette mémorable bataille comprenant l'énuméré des unités combattantes pendant ce combat, une gerbe fut déposée par le lieutenant Vincent Accetta et monsieur le maire de Garons.

Un moment de recueillement s'en suivit (sonnerie aux Morts puis minute de silence) suivi de « La Marseillaise » avant la clôture de cette cérémonie.



CEREMONIES COMMEMORATIVES DU 08 MAI 2021

La victoire des alliés a été commémorée le 08 Mai 2021 dans le Gard dans un contexte particulier lié à la crise sanitaire. Les membres du Secteur 580 ont participé activement par leur présence en différentes communes.



à Aubord par le LTT Puchol
(porte-drapeau)



à Boissières par le SLT Deschamps



Caissargues par le LCL Noegelen



à Meynes par le LCL Pelloux.

REMISE DES PRIX LYCEE SAINTE MARIE

09 juin 2021 : cérémonie de remise des prix aux élèves de la Classe défense au lycée Sainte Marie de Bagnols-sur -Cèze avec le LCL Serge Defoy.



APPEL DU GENERAL DE GAULLE

18 Juin 2021 : Cérémonie commémorative de l'appel du général De Gaulle à Nîmes

Aux invitations de Madame la Préfète et de Monsieur le Maire de Nîmes, le Secteur 580 de l'ANORAA avait répondu présent à cette historique cérémonie du 18 Juin.

Enfin, une manifestation patriotique à laquelle avaient été conviées les nombreuses associations et leurs porte-drapeaux.

En effet, la place du Monument aux Morts des Martyrs de la Résistance retrouvait la foule des autorités civiles et militaires ainsi qu'une forte participation de la population.

La cérémonie fut empreinte de recueillement profond avec la traditionnelle lecture du message du général De Gaulle, le dépôt de gerbes, la sonnerie aux Morts, la minute de silence et la « Marseillaise ».

Avec l'espoir que cette manifestation soit suivie d'autres en cours d'année pour le lien Armées-Nation.

Lieutenant-colonel (h) Jean-Marc Noegelen



REMISE DIPLOMES PMM

Le 03 juillet 2021 avait lieu la traditionnelle cérémonie de remise des diplômes aux 23 stagiaires de la Préparation militaire marine Promotion « Maître Georges Cornu » à Bagnols Sur Cèze.

Comme chaque année, le Secteur 580 Gard-Lozere participait à cette manifestation, symbole d'un engagement fort de jeunes citoyens à l'égard des Armées.

C'est dans le parc Rimbaud, terrain bien ombragé, que la cérémonie s'est déroulée sous la présidence du capitaine de corvette représentant le commandant de la Marine à Marseille, et du conseiller municipal délégué aux anciens combattants de Bagnols Sur Cèze.

L'ANORAA était bien représentée par son président d'honneur Pierre Longobardi, son vice-président Serge Defoy, son trésorier Henri Dulac et le président régional Jean-Marc Noegelen.



LCL Jean-Marc Noegelen
LCL Serge Defoy
LCL Pierre Longobardi
CDT Henri Dulac



La promotion 2020 2021

La troupe était placée sous les ordres de l'enseigne de vaisseau Paul Badré, directeur de la P.M.M. du Gard, et organisateur de l'événement. Après la revue des troupes, un ancien de la Marine nationale, le maître principal Christian Olivert fut mis à l'honneur en recevant la Médaille de la défense nationale échelon Argent.

S'en suivit alors la remise de l'insigne aux 23 jeunes très méritants pour leur parcours dans cette initiation militaire et en final la réception des diplômes marqués des principes de la Marine nationale : « Honneur, patrie, valeurs et discipline ».

L'engagement de ces jeunes volontaires au profit des Armées devrait se poursuivre sans souci pour la plupart d'entre eux.

Lieutenant-colonel (h) Jean-Marc Noegelen

14 Juillet 2021 : cérémonie de la Fête Nationale à Nîmes avec la présence du LCL Pierre Longobardi et du LCL Jean-Marc Noegelen.

18 juillet 2021 : cérémonie Journée nationale à la mémoire des victimes des crimes racistes et antisémites et hommage aux Justes de France à Nîmes avec la présence du LCL Jean-Marc Noegelen.

25 août 2021 : cérémonie commémorative de la libération de Nîmes avec la présence du LCL Pierre Longobardi et du LCL Jean-Marc Noegelen.

25 septembre 2021 : cérémonie pour la journée nationale d'hommage aux harkis et aux autres membres des formations supplétives avec la présence du LCL Pierre Longobardi et du LCL Jean-Marc Noegelen.

CEREMONIE EN HOMMAGE

AU CAPITAINE GEORGES GUYNEMER A BAGNOLS-SUR-CEZE

En 2020, en collaboration avec la mairie de Bagnols-sur-Cèze nous avons annulé la cérémonie d'hommage au capitaine Georges Guynemer que l'Armée de l'air et de l'espace commémore chaque année sur l'ensemble de ces installations. L'ANORAA fidèle aux traditions de celle-ci, organise dans son secteur d'activité, le Gard et la Lozère, une cérémonie dans une ville ou village différent afin d'être au plus près des habitants.



La mairie de Bagnols-sur-Cèze ayant maintenu son accord pour nous accueillir, la cérémonie a eu lieu le 11 septembre 2021 au Square Thome.

Monsieur le maire ayant un empêchement, c'est Mr Baume, adjoint Délégué à la Sécurité, la Tranquilité publique et à l'agriculture qui a présidé celle-ci. La présidence du secteur était du ressort du vice-président le LCL Serge Defoy et les membres du comité de secteur

très actifs ont accueilli les nombreux « porte-drapeau » présents et les invités ayant répondu à notre invitation.

Parmi eux, on peut citer le lieutenant-colonel Jean-Marc Noegelen, président régional de l'ANORAA pour la zone Sud, le lieutenant-colonel Eric Hildebert représentant le D.M.D. du Gard, le général Roland Sautel du Comité de Nîmes de la Légion d'honneur, le colonel Frédéric Fuzier, président de l'A.T.D.M.30. Étaient aussi présents monsieur Jean-Michel Maurat président de l'U.N.P.30, l'adjudant Régis Garrido, président de la Section ANSORAA PACA et représentant le président ANSORAA du Groupement PACA-Corse, les membres du Secteur 580, les associations patriotiques avec une dizaine de porte-drapeaux, madame Doucet, directrice du Centre du service national de Nîmes et les élèves de la classe Défense et leur professeur André Simon du lycée Sainte Marie et un public clairsemé.



Avec l'aide de monsieur Masse, conseiller municipal, délégué aux cultes, aux anciens combattants et aux personnes âgées, la cérémonie s'est déroulée de belle manière avec comme point d'orgue la lecture de la bibliographie du capitaine Georges Guynemer et de sa citation.

Il faut noter que lors de la Guerre 14-18, l'aviation militaire prend son essor. 4 ans plutôt, le 9 juin 1910 a lieu la première mission militaire de 160 km en 2h30 à bord d'un Farman. C'est également l'année de la création de l'Inspection Permanente de l'Aéronautique. L'utilisation de l'« avion » lors de ce conflit marque un des fondements de la création future de l'Armée de l'air en 1934.

Le 5 octobre 1914, c'est la première victoire aérienne et le début de la chasse de FRANZ et QUENAULT.

Le Commandant Joseph-Edouard BARES organise l'aéronautique militaire en créant trois spécialités : la reconnaissance, le bombardement et la chasse. La première escadrille de chasse est créée le 1er mars 1915.



La première bataille aérienne a également lieu à Verdun en 1916 où le commandant Charles DE ROSE regroupe les meilleurs pilotes. Le plus grand As de l'aviation française et de la première guerre mondiale fut René FONCK.

1918 : La France possède alors la première industrie aéronautique au monde et a fabriqué un total de 52 000 avions et 90 000 moteurs.

Comme il est souligné pendant la lecture de sa bibliographie, le capitaine Georges GUYNEMER devient le « chevalier de l'air » le plus connu. Après avoir rejoint l'escadrille des Cigognes, il disparaît le 11 septembre 1917. A peine âgé de 23 ans, il totalisait 53 victoires homologuées. Il deviendra une figure de l'Armée de l'air. Le port de la cravate noire au sein de l'Armée de l'air et de l'espace symbolise son deuil. De nos jours encore, l'École de l'air, école de formation des officiers de l'Armée de l'air et de l'espace basée à Salon de Provence porte fièrement sa devise « FAIRE FACE ».

Lors de la cérémonie du 11 septembre nous lui rendons hommage mais à travers lui, nous associons l'ensemble des aviateurs qui ont perdu la vie pour la France. Nous nous rassemblons pour leur exprimer notre reconnaissance. L'ANORAA veille à ce que le souvenir de leur engagement et de leur sacrifice ne s'éteigne pas au fil des ans.

« **Les peuples cessent de vivre quand ils cessent de se souvenir** » a déclaré le Maréchal Ferdinand Foch, héros de la Grande Guerre.

Cette phrase correspond bien à l'esprit de recueillement et de refus de l'oubli qui animent toutes les associations patriotiques soucieuses du devoir de mémoire.

Une grande Nation, et la France en est une, s'honore du respect et de la reconnaissance qu'elle manifeste à l'égard de celles et ceux qui ont combattu pour elle, qui sont morts pour elle.



Après les remerciements aux « portedrapeau », l'ensemble des participants s'est dirigé vers la mairie pour le vin d'honneur pendant lequel la médaille de l'ANORAA fut remise à monsieur Baume pour remercier la municipalité de son accueil et des moyens mis à disposition.

Lcl Patrick PELLOUX

TÉMOIGNAGES DE FEMMES ENGAGÉES DANS L'ARMÉE DE L'AIR (1942-1945) 2ÈME PARTIE

2. LES DIFFICULTÉS

2.1. LA PLACE ET LE RÔLE QUE CES FEMMES PENSENT AVOIR TENU TOUT AU LONG DU CONFLIT

Lorsque l'on interroge ces femmes sur le travail qu'elles ont accompli, elles parlent tout d'abord des qualités humaines de leurs camarades et vantent un grand professionnalisme. C'est toujours avec la volonté de défendre le rôle qu'elles ont tenu lors des opérations qu'elles s'expriment. Elles font ressortir les compétences qu'elles ont déployées tout au long de ce conflit en les comparant souvent à celles des hommes.

Elles font état de ce courage remarquable dont elles ont fait preuve. Elles parlent de cran extraordinaire qui les rendait plus aptes que les hommes à mener certaines actions. Elles soulignent l'esprit de dévouement et d'idéal qui les animait et qui les rendait plus travailleuses, plus résistantes que leurs collègues masculins. La camaraderie est également une qualité importante qu'elles soulignent, en mentionnant qu'il n'y avait aucune mesquinerie et qu'à l'inverse des hommes, il n'existait pas, chez elles, de compétition. Elles parlent d'une ambiance qu'elles n'ont jamais rencontrée ailleurs, d'un esprit d'équipe excellent parce qu'il y avait une « égalité sous l'uniforme ».



Lorsqu'elles abordent l'importance de leur rôle, elles rappellent, tout d'abord, qu'elles étaient certes destinées à remplacer les hommes, mais qu'elles n'étaient pas des supplétives et que, sur le terrain et dans l'action, elles ont tenu une place primordiale. Elles mentionnent, que si elles ont fait « aussi bien et peut-être mieux que les hommes » c'est parce qu'elles voulaient être présentes dans la guerre pour mettre à bas tous les préjugés masculins. Il n'était donc : « pas question de manifester un quelconque mécontentement puisqu'il ne fallait surtout pas mécontenter les hommes ».

2.2. L'INTÉGRATION C'EST AUSSI LE CONTACT DIFFICILE AVEC LES HOMMES QUI VA PARFOIS DE L'IGNORANCE À LA SUSPICION ET AU MÉPRIS.

Ces femmes sont d'abord affectées par la méfiance, l'ignorance et l'incorrection des hommes. Les difficultés et les mesquineries rencontrées à cette époque, pèsent d'autant plus dans leur discours qu'elles savaient que ces problèmes allaient se poser mais elles s'attendaient à des efforts de compréhension plus soutenus de la part de leurs collègues masculins. Elles utilisent des termes forts pour qualifier la qualité de leur relation comme : la jalousie, la froideur, la bêtise. Elles parlent de rapports de force, de combat de tous les jours.

Elles sont également révoltées par certaines paroles, certains propos. Elles sont surprises, par exemple, de constater que leurs collègues leur dénie le sens de la camaraderie. Enfin, elles sont très critiques vis-à-vis d'une certaine hypocrisie qui consiste de la part de l'institution, à ne pas vouloir admettre la présence des femmes dans l'armée et à ne surtout pas l'avouer. C'est de l'ensemble des personnels dont elles parlent, mais cependant elles mentionnent que les réticences étaient plus marquées chez les officiers.

C'est cette non-considération, cette non-acceptation de la part de tous les personnels qui les poussent à accentuer, pour certaines, leur féminité et, pour d'autres, à repenser leur façon d'être et à se masculiniser.



Ce sont des remarques explicites comme : « Vous êtes une femme, vous ne savez pas ce qu'est la guerre. » qui les poussent à se battre. Elles sont pour la plupart fatiguées de devoir constamment justifier leur rôle.

Ces volontaires ne sont pas acceptées en tant que femmes et encore moins en tant qu'officiers, en tant que militaires détenteurs d'un commandement. Une femme officier d'encadrement doit avoir du tact, lorsqu'elle donne des ordres. L'une d'elles témoigne et résume ce type de relation

hiérarchique : « A partir du moment où une femme a un certain grade, il faut un peu de diplomatie parce que vous ne ferez jamais admettre à un homme que vous êtes son chef de service. J'avais plusieurs sous-officiers masculins et des adjudants-chefs chevronnés, c'était compliqué. Je savais que tout cela leur était très pénible, pourtant j'étais capitaine et eux adjudants-chefs, mais ils ne l'admettaient pas. ».

Un petit nombre estime n'avoir jamais eu de problème avec les hommes, qu'ils ont accepté leur position, que c'étaient de très bons camarades et qu'il n'y avait aucune ambiguïté dans les relations. Mais ces quelques femmes mentionnent cependant qu'elles travaillaient

uniquement au contact des infirmiers, des médecins ou des équipages. Cela peut s'expliquer par le fait que leur position était basée sur le modèle médecin-infirmière, modèle conçu sur la relation conjugale traditionnelle.

Les contacts avec leurs collègues n'étaient pas toujours conflictuels et passaient inévitablement par une phase d'approche plus intéressée. Il était donc indispensable d'avoir l'esprit large et surtout de supporter le regard et les propos des hommes empreints de sous-entendus : « La fierté féminine est confrontée à un jeu très particulier de la part des hommes et nous étions donc obligées d'être rigides et sévères, c'était obligatoire. ». Rigides parce que ces hommes qui papillonnaient regardaient plutôt leurs jambes que leurs qualités ; sévères, parce que ces femmes étaient considérées comme des « récompenses » pour les guerriers.

Ainsi, ce qui les a profondément marqués durant leur engagement, c'est la manière de procéder de certains militaires et notamment ces obligations d'aller au bal, de participer aux amusements avec les hommes, parce que c'était bon pour le moral des troupes. Mais aussi, paradoxalement, ce qui les a choqués, c'est cet encadrement rigide perçu comme du paternalisme déplacé et surtout ce manque de confiance (toujours chaperonnées et suivies par l'aumônier). Donc, ces femmes étaient à la fois considérées comme des « offrandes » et des personnels dangereux susceptibles de « salir la tenue » qu'il fallait surveiller et encadrer.

Afin de clôturer et de résumer cette partie, il est essentiel de parler des impressions recueillies sur les deux débarquements qu'elles ont effectués en Corse et en Provence. Pour le premier, parce que les américains et les anglais n'embarquaient jamais les troupes féminines, seuls les hommes et les bagages sont partis. Elles ont donc pris l'avion pour débarquer à Ajaccio. Elles ont éprouvé alors un sentiment de mise à l'écart très désagréable.

En revanche, elles ont débarqué sur la plage de Saint-Raphaël avec les Liberty-ship. La traversée s'est passée dans les cales verrouillées des bateaux car les hommes étaient terriblement excités et voulaient défoncer les portes. Les officiers en assuraient la garde et la protection. Ces épisodes résument la méfiance, la peur et les débordements provoqués par la présence de ces femmes.

2.3. DANS CETTE DIFFICILE INTÉGRATION IL Y A AUSSI LA PART DE LA MAUVAISE RÉPUTATION, DE CETTE IMAGE QUI COLLE HISTORIQUEMENT À LA FEMME MILITAIRE.

Une des difficultés majeures pour ces femmes a été de supporter le jugement négatif de leurs collègues masculins. En effet, on estime à cette époque, qu'une femme soignante qui porte l'uniforme est une femme à soldats, un élément qui, s'il n'est pas strictement encadré, va perturber la bonne marche de la section. En un mot, tout cela n'est pas convenable et va à l'encontre des principes de moralité qui sont à l'origine de la société militaire. Lorsqu'elles s'engagent, elles savent qu'elles ne seront acceptées ni par les hommes, ni par les femmes, ce qui va donc les inciter à être vigilantes. Elles doivent donc effacer tout ce qui est susceptible de charmer et de séduire.

Ces femmes ont également été obligées de supporter une certaine animosité, un certain mépris de la part de la population, d'où un sentiment pénible de double rejet. Lorsqu'elles parlent des débarquements, lorsqu'elles relatent les contacts qu'elles ont eu avec les

différentes populations rencontrées, elles utilisent les expressions suivantes : population désagréable, accueil froid, remarques injurieuses, mépris total.

Mais, si elles regrettent les jugements de certaines personnes, c'est surtout une mentalité, une ambiance, un système idéologique qu'elles critiquent. Leur position était donc inconfortable : très mal acceptées par les militaires, très mal vues par la société et oubliées par l'institution.

En ce qui concerne le commandement direct masculin, les propos sont nuancés. La plupart estime que les rapports au travail sont différents avec les subalternes et avec les officiers. Les contacts avec ces derniers sont moins difficiles parce qu'ils sont plus courtois. Mais, en revanche,

l'incompréhension est la même lorsqu'ils assument leur rôle de chef militaire. Ils sont désespérés par le fait de devoir commander à des femmes, probablement parce que cette fonction leur semble dévalorisante. Certains n'hésitent pas à donner intentionnellement

des consignes difficiles à exécuter dans le but d'éprouver ces personnels.



Elles obéissent donc car il n'est pas question qu'elles fassent plaisir à ces hommes qui pratiquent un jeu malsain afin de les tester et de les provoquer. Ce n'est donc plus d'ignorance ou de mépris dont elles parlent, c'est de rapport de force.

Pour les hommes, elles représentent encore la séductrice, la tentatrice, celle qui provoque et le fait toujours dans le but de nuire.

Capitaine (CR) Dr. Christian Brun
Direction Générale de l'Ecole de l'air
Enseignant-chercheur en histoire et en éthique
Membre associé du Centre de Recherche de l'Ecole de l'air

LÉON BOURJADE LE MOINE SOLDAT



28 victoires sûres (dont 27 drachens), 9 victoires probables

Jean Pierre Marie Léon (prénom d'usage) Bourjade naît le 25 mai 1889 à Montauban, dans une famille nombreuse de catholiques pratiquants dont il est le 6e enfant. Son père est, comme son grand-père, contrôleur aux impôts et la famille vit dans une grande maison située sur un coteau de l'Aveyron sur la commune de l'Honor-de-Cos près de Montauban.

Le jeune garçon est élevé dans la tradition catholique voire monarchiste et se révèle doué en gymnastique. Il se montre d'un tempérament plutôt timide et rêveur. Étudiant dans un collège catholique de Montauban, il va manifester son envie

de devenir prêtre, et, influencé par les romans d'aventures de sa jeunesse, souhaite devenir missionnaire pour évangéliser les populations dites sauvages des îles lointaines. En 1907, bien qu'ayant réussi les épreuves écrites de son baccalauréat, il ne se présente pas à l'oral avec l'aval de ses parents pour devenir prêtre, ce qui suppose de partir effectuer son noviciat à l'étranger car les congrégations religieuses ont été expulsées de France suite à la politique anticléricale du gouvernement. Il part alors pour une congrégation en Espagne où il rejoint un de ses frères aînés qui s'y trouve déjà. Lors de sa première année il se prend de dévotion pour le récit de la vie de Sainte Thérèse de Lisieux et s'adressera à elle dans le journal intime qu'il tient. En 1909, il suit son institution religieuse qui déménage en Suisse où il y poursuit ses études jusqu'en octobre 1910 quand il doit revenir en France effectuer son service militaire, au 23e régiment d'artillerie de Campagne à Toulouse où, en raison de son bon niveau d'éducation, il est nommé brigadier mais guère plus car ses supérieurs le trouvent d'un caractère trop fantaisiste. Libéré en 1912, il retourne suivre ses études religieuses en Suisse quand survient la guerre.



Il part immédiatement au front et va participer aux premiers engagements, dont la bataille de la Marne au terme de laquelle il est promu maréchal des logis et chef de pièce dans une batterie de canons de 75. En février 1915 il est affecté à une section d'artillerie de tranchée, les crapouillots, et va connaître l'enfer des premières lignes où il est souvent bombardé, y

compris par l'artillerie française, et quelquefois enterré. Il en réchappe à chaque fois et attribue sa chance à l'intervention de Sainte Thérèse de Lisieux. Participant à la bataille de Verdun, il est promu sous-lieutenant et muté au 59e régiment d'artillerie avec lequel il se bat dans la Somme jusqu'en octobre 1916.



Il se porte alors volontaire pour l'aviation dans le but de pouvoir utiliser l'avion après la guerre quand il sera missionnaire en Océanie. Sa demande est acceptée et il part en école de pilotage en mars 1917 pour en sortir en septembre suivant, en étant affecté à l'escadrille N 152 stationnée dans les Vosges près de Belfort, sur chasseurs Nieuport 24 et 27.

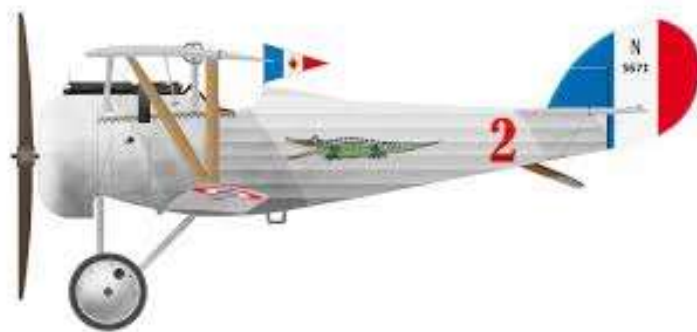
Jugé par sa hiérarchie comme étant un pilote assez moyen, le jeune prêtre novice, qui dans son

journal intime confie toujours ses peines à Sainte Thérèse de Lisieux, est assez isolé dans son escadrille où sa foi religieuse est loin d'être partagée par ses camarades, ni par son chef d'escadrille qui n'apprécie pas le fanion du sacré cœur qu'il fait fixer sur son Nieuport. Il livre ses premiers combats dans un froid polaire sur les forêts des Vosges, et découvre le 20 février 1918 lors d'une patrouille un Drachen ennemi qu'il décide d'attaquer mais qu'il ne parvient pas à incendier.

Sa première victoire homologuée est obtenue le 27 mars 1918 et Sainte Thérèse de Lisieux est la première à en avoir le compte-rendu sur son journal : *« Deux ans de séjour aux tranchées comme crapouilloteur m'avaient laissé des Drachen un souvenir si désagréable, que le jour où je vis s'effondrer en flammes ma première victime, c'était mieux qu'une victoire, une revanche ! Trois fois en quelques jours, attiré par ce gros gibier, l'inexpérience, le trac aussi, m'avaient fait échouer. Je commençais le tir de trop loin et ma mitrailleuse s'enrayait. Quoiqu'un peu refroidi, je n'attendais qu'une occasion pour recommencer. Elle se présenta bientôt. Ce jour-là, cinq Nieuport patrouillaient de Munster à Thann. Un superbe ballon faisait le guet en bas, assez loin, à dix kilomètres environ. J'étais en queue du groupe et ruminais attentivement mon attaque. Déjà nous avons dépassé la saucisse. L'observateur, un moment en alerte, avait*



dû reprendre son réglage ou sa surveillance des tranchées. Sans trop me détacher des autres, je reste à la traîne, j'oblique insensiblement, puis d'un coup, je plonge, je pique, je tombe droit sur ma proie. C'est une rude minute. Je sens de violents chocs dans ma poitrine, je n'entends plus mon moteur, mais, seul, le sifflement de la chute. A droite et à gauche, j'observe à la hâte mes ailes : rien d'anormal. Le compte-tours ? Oh ! Le régime de rupture. Vite un coup sur la commande du moteur. L'altimètre descend, mais trop lentement à mon gré. Et la saucisse ? Elle est là, bien en dessous. J'approche. Elle grossit très vite. Attention ! Zut ! Ma mitrailleuse n'est pas embrayée. Vlan ! Ça y est d'un grand coup de poing. Ta ca ta ca, ta ca ta ca... Sans viser, je tire. Le ventre décoré de sa croix noire, l'énorme peau absorbe ma gerbe à bout portant. Maintenant, demi-tour, et à pleine sauce... Mais restons calme. Trop de hâte pourrait tout perdre. De toute la force de mes sens, j'observe ma machine. Le moteur ronfle à souhait. Sur les cadrans, tout va bien. L'altimètre me tranquillise. Je suis à 700m. Et elle ? Ratée ? Cependant j'ai failli rentrer dedans ! Mais non. Elle y est ! Quelle joie... Un petit point rouge se montre qui, très vite, grandit, et tout s'effondre en flammes...



Je file. Mon regard fouille partout, au-dessus, devant, derrière, à droite, à gauche. Pas le moindre point noir. Les balles lumineuses des mitrailleuses allemandes arrondissent trop bas maintenant leurs trajectoires. Quelques obus craquent, mais le pointeur n'est sûrement pas un as. C'est égal, le retour est rudement plus long qu'à l'aller ! Cette fois cependant, tout se passait bien. Il n'en fut pas toujours de même. Pour le chasseur de Drachen, ce moment-là est le plus dur. Plus d'un dut se jurer alors qu'on ne l'y prendrait plus. »



Un second Drachen descendu le 3 avril lui éloigne les ennuis avec sa hiérarchie qui ne s'oppose plus au port de l'insigne du sacré-cœur ni au portrait de Sainte Thérèse de Lisieux qu'il fera fixer sur le fuselage de son SPAD. Profitant pleinement d'un stage de tir à l'école de Cazaux entre les mois de mai et juin, son score composé quasi-exclusivement de Drachen va dès lors régulièrement augmenter quand son escadrille va quitter les Vosges pour le centre du front où les combats sont intenses. Il met au point une tactique d'attaque consistant à piquer à la verticale sur le Drachen pour se protéger un minimum de la DCA. Cité au communiqué aux armées le 23 juillet 1918, son nom commence à circuler dans les journaux où on le surnomme «

l'as abbé », des publications mentionnent qu'il bénit ses ennemis avant de les attaquer, et qu'il choisit les Drachen pour ne pas tuer d'ennemis. Une affirmation *qu'il tient à démentir, en écrivant au journaliste aéronautique Jacques Mortane que « Plusieurs fois, dans les journaux, parut une interprétation de mes sentiments qui me surprit. Je n'ai jamais évité le moindre combat contre le Boche, que ce soit dans les tranchées ou en l'air, afin de ne pas verser le sang ennemi : quelle singulière idée du devoir me prêtait-on là ! »* Terminant la guerre avec 28 victoires homologuées dont 27 Drachen, il est l'as des as français de sa spécialité, et même second au palmarès international derrière le belge Willy Coppens.

Démobilisé en 1919, il retourne en Suisse où il y est ordonné prêtre en 1921 mais ne se montre pas pour autant insensible aux honneurs car il va faire des démarches pour se faire attribuer la croix d'officier de la légion d'honneur pour ses derniers succès qui n'ont pas fait l'objet d'une récompense : la décoration lui sera remise par les autorités consulaires françaises en 1920.

Il va partir en novembre 1921 pour accomplir le rêve de sa vie : devenir missionnaire en Nouvelle-Guinée. Il y découvre une situation quelque peu différente des lectures de sa jeunesse. Si les indigènes Roro ne sont pas les cannibales de son imaginaire, le climat tropical et les fièvres qu'il véhicule sont bien là. Bourjade se donne à la tâche avec ardeur et y est décrit par ses camarades missionnaires comme d'un caractère réservé. Les indigènes le surnomment « le veuf ».

Touché par les fièvres tropicales durant l'été 1924, sa santé se dégrade et il rend l'âme le 22 octobre 1924 dans sa mission de l'île de Yule où les autorités australiennes lui rendront les honneurs militaires.



LCL Patrick PELLOUX

LE JAGUAR A91

Le Jaguar A91 est exposé au Musée de l'Air et de l'Espace où il a été « inauguré » officiellement le 17 janvier 2021. A cette occasion, de nombreux articles ont été publiés sur l'histoire de cet avion et le contexte dans lequel il a été touché. En particulier, deux articles très intéressants de Xavier Méal sont parus dans le Fana de l'Aviation, numéros 614 et 615 de janvier et février 2021. Pour ne pas être en reste, car l'Adour est un moteur Turbomeca/Rolls-Royce, Jean-Claude Mialocq nous rappelle succinctement la carrière de l'appareil et nous présente le témoignage du Capitaine Jean-François Hummel, pilote de l'avion lors de cette mission.

Le Jaguar A91 fut livré à l'Armée de l'Air en 1977 et affecté à l'escadron de chasse EC 2/11 Vosges à la BA 136 de Toul-Rosières où il demeura jusqu'en 1981. Durant cette période, il participa à différentes missions en Afrique, au Tchad principalement où il fut touché une première fois le 31 mai 1978 par des tirs venus du sol dans la bataille de Djedda aux mains du Capitaine Jean-Michel Cantin.



Début 1982, l'avion passa à l'EC 3/11 Corse, toujours à Toul et retourna en Afrique. Le 16 janvier 1986, piloté par le Capitaine Bernard Delcourt, il fut endommagé une seconde fois au combat par des éclats de bombes lors d'une attaque de la base libyenne de Ouadi-Doum, dans le nord du Tchad dans le cadre de l'opération « Epervier ». Fin 1986, l'avion fut affecté à l'EC 4/11 Jura et retourna à nouveau en Afrique, puis revint en France.

Au début de 1991, suite à l'invasion du Koweït par l'Irak de Saddam Hussein, la France prit part à la guerre du Golfe (opération Tempête du Désert), son implication prenant le nom d'opération « Daguet ». La première mission eut lieu le 17 janvier 1991. Ce matin-là douze Jaguar, dont notre A91 piloté par le Capitaine Jean-François Hummel, décollèrent au petit matin de la base d'Al Ahsa en Arabie Saoudite pour détruire un dépôt de missiles SCUD installé par les forces Irakiennes sur la base d'Al Jaber au Koweït. Cette mission extrêmement dangereuse faillit tourner à la tragédie. « Le président Mitterrand souhaitait afficher une position forte et ferme aux yeux du monde », se souvient le Capitaine Jean-François Hummel qui raconte : *« Ce jour-là, il y a eu 2.500 avions de combat en vol, c'est énorme. En quittant ma chambre, je me suis dit que je la voyais pour la dernière fois. Une fois la ligne ennemie franchie, nous avons été pris par un feu de mitraille incroyable. Un premier avion a été touché. Puis un deuxième : son pilote a été touché d'une balle de Kalachnikov dans la tête. J'ai vu six missiles partir du sol, mais pas celui qui a atteint mon avion. A ce moment-là, on était extrêmement tendus pas parce qu'on nous tirait dessus, mais parce que le leader ne*

trouvait pas l'objectif et que tout le monde était largué derrière. Au moment où on devait virer et changer de formation, on ne l'a pas fait et alors que nous devions voir l'objectif là, on le voit ailleurs. On est alors extrêmement tendu et on se dit : Comment on est passé au travers ? On ne peut pas repartir comme ça, on cherche comment rattraper les choses, et on cherche presque individuellement... Il n'y a plus de patrouille, il n'y a plus rien. A chacun son objectif. Il faut qu'on trouve quelque chose, est-ce qu'on va sur le terrain, mais là... ?

C'est ce que j'ai essayé de faire à ce moment-là, quand j'ai vu le terrain, j'y suis allé et là, c'est un mur de feu qui s'est dressé, ce n'était rien comparé à ce que l'on avait vu avant. Quand on est arrivé aux abords du terrain d'Al Jaber, tout le monde avait été réveillé par les avions qui étaient passés en vrac dessus, et là, tout s'est illuminé et on s'est dit "Là, ça ne passe pas...". Ce n'était même pas la peine d'essayer. C'était un vrai mur, il y avait probablement un canon tous les 50 cm qui tirait, des éclats de lumière partout, c'était terrible. A ce moment, on ne sait plus vraiment où on est, le terrain est là, mais après qu'est-ce qu'il y a autour, on n'a pas de carte, on n'a rien. Quand cela est arrivé, je venais de prendre un cap « pour voir » il y avait des traces au sol je me souviens. On cherchait à tirer sur des batteries anti-aériennes, des choses qu'on allait trouver... des objectifs d'opportunité.



C'est à ce moment-là, quand on cherchait, que c'est arrivé. Cela se passait très, très bas. Sans doute en dessous de 50 pieds... il y avait des lignes électriques, on est passé par réflexe en dessous des premières, puis, en passant au-dessus, on voit tout – mais on est à quoi... à peine 100 pieds. Les départs des canons, des ZSU-23-4 et autres...

Ces canons anti-aériens, en temps normal, tirent de courtes rafales, mais là les Irakiens les avaient modifiés pour qu'ils tirent en continu tant qu'il y avait des obus dans les caissons, à tel point qu'on voyait des tubes fondre... cela formait des murs de ferraille partout, c'est très noir... puis sont venus tous les autres obstacles...

Il fallait passer en dessous, donc descendre sous les lignes électriques que l'on voyait dans le désert... et là, d'un coup, un grand choc, l'avion bascule à 90° et l'aile de l'avion est passé, pour moi, à un mètre du sable. L'avion a été complètement chaviré il était sur la tranche, et j'ai donné un coup de palonnier, pas un coup de manche... l'avion s'est redressé comme ça péniblement. Je venais de tirer mes bombes de 400 kg freinées, car on ne pouvait pas les tirer en dessous d'une certaine altitude, afin qu'elles puissent être armées par le biais d'une petite hélice devant qui doit prendre au préalable une certaine vitesse de rotation ce qui nécessite un certain temps de balistique. L'avion venait d'être allégé c'est alors que le missile SA-7 a explosé et a endommagé toute la partie arrière droit de mon réacteur droit. Je pense que si j'avais dégauchi avec le manche, cela n'aurait pas marché. Je n'ai pas analysé le missile tout de suite et je ne savais pas dans quel état était l'avion.

Ma première réaction a été un coup de haine... il y avait des véhicules devant sur lesquels j'ai tiré tous les obus de mes DEFA 30 mm. Je ne m'en souviens pas, c'est quelque chose que j'ai vu après quand on a développé le film de ma caméra. Cela a été ma première réaction, un sentiment qu'on avait violé mon intimité dans l'avion... on avait été pris à partie et il fallait réagir. J'ai tiré en continu, pas en rafales comme on le



fait normalement... j'ai dû vider tous mes caissons de munitions. Tout cela a peut-être duré trente secondes, dans un premier temps, je ne me suis pas rendu compte que toutes les

alarmes hurlaient car j'étais focalisé sur le fait de tirer. J'ai percuté l'extincteur du réacteur en feu... sans savoir qu'il était tombé dans le désert quelques secondes auparavant...



Le Capitaine Jean-François Hummel au retour de sa mission examine les dégâts de son appareil

Et en fait sur ce moteur-là, il n'y avait plus d'indication de température. Mais il y avait bien un incendie. L'explosion du missile avait produit un trou qui faisait une connexion avec le compartiment de l'autre

réacteur qui tournait, mais avec le kérosène qui brûlait dedans, et lui était très, très haut en température.

La première étape que j'ai franchie est celle de la décision de rester dans l'avion. J'ai repris le dessus et maîtrisé l'avion. Il vole. On vient de larguer quelques tonnes de bombes et on leur a tiré dessus quelques obus, cela n'est pas vraiment l'endroit pour s'éjecter, on est en territoire ennemi. Et après c'est trop tard. On s'est recréé une zone de confiance, et c'est alors compliqué de s'éjecter quand l'avion vole.

On se dit OK, et c'est ce que j'ai dit à Bonnaffoux (NDLR : le commandant de l'escadron), si les flammes reviennent par l'avant vers la cabine, là il faudra sauter. Mais je n'imagine même pas que l'avion puisse exploser d'un coup, je n'ai jamais vu un avion exploser comme ça... mais déjà on doit sortir de la zone chaude, ce qui prend quelques minutes, et ensuite on va monter. On est à 350 nœuds, sur un seul réacteur, on est en configuration lisse, l'avion est réactif, je n'ai pas de soucis de pilotage. On a pu se rassembler avec le commandant Bonnaffoux après être monté. Et quand il m'a dit que mon avion brûlait derrière, on est

monté au niveau 120 et là je lui ai dit “Bouge pas, je reviens” et j’ai piqué, à très forte incidence, pour tenter de souffler les flammes, jusqu’à quelques milliers de pieds d’altitude. Et cela n’a pas marché. Je l’ai rejoint, et c’est là qu’il est resté derrière pour surveiller les flammes. On a rétabli un contact radio avec le reste de la patrouille qui rentrait un petit peu en vrac, et là certains m’ont dit : “Prépare-toi, il faut que tu sautes...” Non, je ne sauterai pas. Sauf si Bonnaffoux me dit de le faire. Si Bonaf n’avait pas été là pour me dire ce qui se passait, je ne sais pas ce que j’aurais fait. Mais je n’ai jamais été envahi par le désespoir ou l’envie d’abandonner. On fait le choix de continuer parce qu’on sent que ça va passer, parce qu’on maîtrise son environnement.

Quand on était en route vers le terrain de Jubayl, la défense aérienne américaine de l’aérodrome nous a demandé par radio des codes d’authentification qu’on n’avait jamais eu... cela a duré un petit moment, au bout duquel notre réponse a été un truc du genre : “Écoutez, vu comment on doit brûler et fumer, je pense que vous nous voyez, donc si vous voulez tirer, vous tirez, on n’est plus à ça près, mais on n’a pas vos p... de codes d’authentification.” Le seul regret qu’on a par rapport ça, c’est que les Boeing américains et quelques forces pré-positionnées de l’Armée de Terre ont entendu ces dialogues surréalistes et personne ne les a enregistrés. Ils ont été reconstitués avec la mémoire collective.

Jubayl une très grande piste. Et du coup Bonnaffoux s’est posé direct, et j’ai poursuivi un tour de piste raccourci pour me poser face à lui, on avait de la place, mais j’avais un doute sur l’état de mes pneus éventuellement – avaient-ils brûlé ou pas ? Les volets sont sortis, le train aussi, les pneus étaient intacts... seul le parachute n’est pas sorti. Et pour cause, il était resté quelque part dans le désert. Quand on s’est séparé pour se poser, à l’atterrissage, je me suis rendu compte qu’avec la vitesse qui diminuait, les flammes ont commencé à approcher, je les ai vues dans le rétroviseur, et j’ai alors remis les gaz avec le camion des pompiers américains qui suivait tant bien que mal. En arrivant sur la première bretelle j’ai écrasé les freins, et le temps que je coupe tout, que j’ouvre la verrière et que je saute, tombe à terre, l’avion était déjà sous un mètre de mousse. Il devait me rester 100 kg de pétrole, pas de quoi refaire un tour de piste. Je n’ai jamais vraiment vu le feu. Juste quelques flammes dans le rétroviseur.

Quand on est parti en mission, j’avais mis dans une des poches de mon blouson un cigare que j’avais l’intention d’allumer à la fin de la mission. Quand je suis tombé par terre du poste de pilotage, j’ai vu des flammèches qui sortaient du trop-plein dans la queue, et j’ai dit aux pompiers “Attendez !” J’ai sorti mon cigare, et je l’ai allumé avec ces flammèches et je leur ai dit “Maintenant vous pouvez éteindre”. Je tremblais de partout... je me suis éloigné en fumant le cigare. Ils m’ont demandé si l’avion était encore armé, et je leur ai alors expliqué que pour moi, il n’y avait plus rien dedans... Il a quand même fallu que je leur explique l’avion, que je mette les sécurités sur le siège, et ils ont quand même bourré les canons de paille de fer pour éviter un départ intempestif. On m’a alors emmené dans un endroit de la base où j’ai retrouvé Bonnaffoux et je pense qu’on ne s’est rien dit. On était dans une sorte de mutisme, le contrecoup.



Rapatriement du Jaguar A91

Les Américains ont pris beaucoup de précautions... ils ne savaient pas que les Français étaient dans la guerre, c'étaient des troupes de la Navy, pas de l'USAF. On nous a conduits finalement à l'Amiral auquel j'ai demandé de pouvoir prévenir les Français. Il m'a montré un téléphone, de type point-à-point. C'est Perron, le commandant des forces françaises de l'opération, qui a répondu. Après, on a commencé à

discuter avec les Américains, et on a appris des choses, comme l'a raconté Bonnaffoux. »

Le Jaguar A91 a fini sa carrière ce 17 janvier 1991. Il a été ramené en France et se trouve exposé en l'état au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget depuis le 17 janvier 2021, très exactement trente ans après. Ses moteurs Adour « martyrisés » sont toujours installés sur l'appareil ; ils ont contribué, par leur fiabilité dans l'adversité, à la réussite de cette ultime et périlleuse mission. Le Jaguar A91 demeure le seul avion de l'Armée de l'Air préservé à avoir été touché trois fois en mission de guerre et à avoir chaque fois ramené son pilote à bon port ; il a toute sa place dans le « Panthéon des avions »... !

Le capitaine, maintenant lieutenant-colonel, Jean-François Hummel a été décoré de la Légion d'Honneur par le Président Mitterrand, il a quitté l'Armée de l'Air en 2009 et entamé une nouvelle carrière dans l'industrie.



Jean-François Hummel, trente ans après ...

FAIRE FACE AUX SITUATIONS CRITIQUES

Assumer et résoudre les situations critiques, c'est le défi de tout manager. Comment gérer une situation de crise. Partir en courant ? Devenir violent ? Ces réactions nous guettent. Pourtant, rien ne vaut le dialogue. Quelques bons réflexes peuvent faire la différence.

« Si vous décidez de vous rendre dans ces espaces sauvages et de vous placez dans de telles conditions, montrez-vous responsable de vous-même et de vos troupes. Cela demande beaucoup ; entre autres un bon jugement, du bon sens, de l'expérience et du leadership. Des choses inattendues peuvent se produire et se produire... Tenez-vous prêt. Attendez-vous à l'inattendu. Emportez toujours un sac de bivouac, à chaque ascension. Soyez prêt à y passer la nuit ! Prévoyez le pire, mais espérez le meilleur ! »

Tim Driskelle, alpiniste

I PRÉVENIR LES CONFLITS

Certains réflexes au quotidien peuvent permettre d'éviter de nombreux problèmes au manager. Il faut combiner différentes compétences managériales comme l'**écoute**, la **capacité à se mettre à la place de l'autre**, la **délégation**, la **CONFIANCE**. Ces qualités tiennent à la personnalité de chacun, mais peuvent aussi s'apprendre. C'est une véritable hygiène de vie, qui demande avant tout d'accepter de se remettre en cause. Avant d'éclater, le conflit peut également se prévoir par divers signes avant-coureurs, en particulier dans le comportement des collaborateurs. Dans ce cas, autant faire le point avant que la situation ne se complexifie...

2 FAIRE VITE... MAIS PRENDRE LE TEMPS

Si un problème couve, mieux vaut réagir immédiatement. Plus le problème perdure, plus il risque de devenir insidieux. Premier réflexe : tenter de remonter jusqu'à la cause du problème. Quel est exactement l'objet du désaccord ? Comment est-il formulé par les deux parties ? La réaction doit être rapide, mais le manager doit ensuite savoir accorder le temps nécessaire au problème. Pour cela, il faut pouvoir déléguer et se reposer sur une bonne organisation. L'adjoint peut par exemple jouer un rôle clé pour trouver une solution.

3 MAINTENIR LE DIALOGUE

Il n'est jamais trop tard pour rétablir le dialogue. Une coupure risque en effet d'être irréversible. Le manager doit donc tout faire pour **maintenir le dialogue**, en cherchant à questionner ou encore à reformuler le problème. Les incompréhensions ou malentendus reposent souvent sur la forme sur laquelle on se focalise. On oublie du coup le fond du problème. Autre élément important : faire preuve de souplesse dans la relation, sans pour autant se "défiler", et éviter toute escalade. La relation ne doit pas rester symétrique. Si les deux parties sont très agressives, on aboutit alors à l'affrontement. Mais si les deux optent pour le dos rond, on risque alors l'impasse.

4 MAÎTRISER SON STRESS

Le dialogue se déroule d'autant mieux que la forme ne l'emporte pas sur le fond. Pour cela, le manager doit **savoir gérer ses émotions**. On cherchera à toujours s'en remettre aux faits, et non au ressenti. Les émotions doivent être au service de l'action. Très souvent, des problèmes de la vie privée ont un fort impact sur le niveau de stress au travail. Il ne faut pas hésiter à en parler, avec discrétion. Dans toute situation délicate, il ne faut donc pas oublier le rôle que joue l'affectif, aussi bien pour le manager que pour le managé.

5 EN TIRER LES LEÇONS

Une situation délicate s'inscrit souvent dans le cadre d'un problème plus large, ayant des composantes organisationnelles, comportementales, émotionnelles... Les solutions apportées dans le feu de l'action ne seront pas généralement suffisantes. Par exemple, si un subordonné est confronté à un autre service difficile, il faudra se demander quelle est la réelle responsabilité de l'organisation dans le conflit. Entre deux personnes, les mésententes sont rarement résolues sur le fond. Dans certains cas, il ne faudra pas hésiter à se séparer à terme d'une personne pour préserver l'équipe.

LCL Patrick PELLOUX

LEXIQUE AERONAUTIQUE

WW.aeroprofils.com

Ce lexique (non exhaustif) que nous continuons à énumérer 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 ACTUALITES.

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.

LETTRE E

ÉLEC - Mécanicien électricien avion. On dit : "Les élecs".

EMPAILLER - Percuter. *Encadrer la planète. Se payer la biroute.*

EN COURTE FINALE - Pour une bobone : sur le point d'accoucher.

ENVOYER EN L'AIR (s' ») - 1 ° Voler. 2° Décoller.

ÉTOUFFER (s' ») - Se faire oublier, passer inaperçu.

Étouffes-toi, tu es dans le collimateur !

EXPÉ - Abréviation: expérimentation.

