

Association des Pilotes de Chasse

www.pilotesdechasse-asso.fr



Novembre 2021

EDITORIAL

Chasseurs mes frères,

Voici le nouveau bulletin, représentatif de ce que nous voulons pour notre association : des opérations, le souvenir de nos anciens, des actualités de l'association et de la Chasse.

De l'opération Hamilton, qui reste une démonstration éclatante de ce que sait faire notre Armée de l'Air et de l'Espace, au témoignage étonnant du navigateur britannique en échange au 3/3 Ardennes, en passant par le riche témoignage des amis du capitaine Philippe Demoures, devenu prêtre après avoir été pilote sur Jaguar, cette édition est une fois encore représentative de ce que veut être notre association.

Pour beaucoup d'entre nous, l'APC existe pour organiser le « Repas de la Chasse ». Nous le faisons, en coopération avec l'Inspection de l'Armée de l'Air et de l'Espace, en collaboration avec le 1/3 « Navarre », avec le concours du Cercle Mess de l'École militaire. Pour l'an prochain, nous avons même lancé le projet d'un nouveau Congrès de la Chasse, au musée de l'Air et de l'Espace, en nous inspirant de ce qui avait été réalisé en 2017 à Tours. Je veux cependant partager ma conviction : l'APC ne peut se limiter à préparer de belles agapes. C'est avant tout une réunion de jeunes de tous âges – notre doyen a 97 ans, unis par la passion des ailes et le service de la France. En 1934, le général Joseph-Edouard Barès décrit les qualités du chasseur dans le règlement de manœuvre de l'aéronautique par ces mots : « Le pilote de chasse doit unir aux qualités propres du pilote celles du tireur et du combattant ... poussant au plus haut degré la conscience du devoir, l'audace, le sang-froid, ... il sera un adversaire offensif et redoutable dans le combat en groupe comme dans le combat individuel ». En 1965, le règlement de manœuvre et d'emploi de l'aviation de chasse reprend les mêmes qualités pour y ajouter « ... sujet robuste et équilibré ... » et décrire les règles d'emploi de l'aviation de Chasse « Poursuite d'un objectif unique, esprit d'offensive, surprise, concentration, coopération, mobilité, économie, sûreté, simplicité ».

Tout cela reste d'actualité. Nous sommes unis par cet état d'esprit. Les combats menés par les chasseurs d'aujourd'hui sont différents, avec des équipements remarquables, mais si l'on pouvait faire un « retour vers le futur » et former le commandant Tricornot de Rose sur Rafale, je suis convaincu qu'il se battrait avec la même méthode que nos jeunes camarades.

Alors oui, l'APC se doit de nous réunir par ce que nous avons de commun. C'est pour cela que la rubrique Trajectoires recense les écrits de chasseurs à travers le temps, c'est pour cela que notre camarade Guy-André Hurel passe des journées entières à recueillir les souvenirs de nos anciens, c'est pour cela que nous nous retrouverons le 3 décembre, lors d'une soirée conviviale, et pourrons échanger entre jeunes, certains ayant volé sur F84F et d'autres sur Rafale.

Et à la chasse !

Général Guillaume Gelée
Secrétaire général

Philippe Demoures, pilote de chasse, prêtre



Le père Philippe Demoures, officier de la promo AD82, pilote de chasse devenu prêtre dans le monde rural, curé de Bergerac (Dordogne) depuis 2019, est mort mardi 22 juin 2021 des suites d'un cancer, à l'âge de 57 ans.

C'est une destinée exceptionnelle que la sienne. Nous avons choisi de célébrer la mémoire du capitaine Philippe Demoures avec l'aide de quelques-uns de ses amis.

Page 1
Editorial

Page 1-2
Philippe Demoures,
pilote de chasse, prêtre

Pages 3-4
Cérémonie d'hommage
aux Sky Lancers

Page 5-6
Hamilton, Episode 2

Pages 6-7-8
L'expérience des OPEX
vue par un officier de la RAF

Pages 8-9
Dîner de la Chasse

Page 10
Prix Guynemer

Page 11
Annuaire APC

Page 12
Notes de lecture

Le capitaine Philippe Demoures

Philippe Demoures est né le 5 septembre 1963, au sein d'une famille nombreuse très pratiquante et riche en religieux et religieuses. Après de solides études secondaires, tout en pratiquant le scoutisme, il intègre les classes préparatoires, voulant dès l'âge de onze ans devenir pilote de chasse. Il entre à l'École de l'air et fait partie de la promotion 1982 - Général d'Harcourt.

Trois années plus tard, il reçoit son diplôme d'ingénieur aéronautique et poursuit le pilotage, débuté sur Fouga-Magister à Salon-de-Provence, à l'École de chasse de Tours. En fin de stage, il est breveté pilote de chasse et rejoint la 8^{ème} escadre de chasse à Cazaux où il se perfectionne, sur Alphajet, au tir, à la navigation et au combat aérien.

Il rejoint ensuite l'escadron 4/11 « Jura » à Bordeaux-Mérignac où il vole sur Jaguar, puis la « maison-mère » de la 11^{ème} escadre de chasse sur la BA 136 de Toul-Rosières au sein de l'escadron 1/11 « Roussillon ». Devenu chef de patrouille, il prend le commandement d'une escadrille à l'escadron 3/11 « Corse ».

Dès 1982, en fin de 1^{ère} année à l'École de l'air, il effectue une retraite au monastère bénédictin de La Pierre Qui Vire. Cette retraite se reproduira chaque année. Par ailleurs, il devient « chef scout » de la 1^{ère} Nancy et anime des groupes de jeunes.

Durant ses années de service, il est détaché à plusieurs reprises en Afrique et participe en Arabie saoudite à l'opération Daguet lors de la guerre du Golfe (1990-1991). L'armée de l'air y déploie un grand nombre d'aéronefs, dont « le Jaguar du capitaine Demoures ». Il n'a jamais pris directement part aux hostilités : « Je n'ai jamais tiré ! », disait-il à son entourage.



Cette opération extérieure, véritable guerre, est une étape clé de sa vie. Le don de sa personne doit-il se faire au profit de la défense de la France ou, comme il le ressent depuis longtemps, au travers de sa foi ? De retour en France et après avoir beaucoup réfléchi, après s'être confié à un prêtre, il décide d'entrer au séminaire. Comme il le dit lui-même : « ... après avoir fait les ordres, je rentre dedans ». L'armée de l'air accède à ses désirs et le met en congé sans solde à sa demande.

À l'âge de 34 ans, il met alors un terme à sa carrière de pilote. « C'est à l'abbaye Sainte Marie de la Pierre-qui-Vire (Yonne) qu'il a découvert sa vocation, témoigne son ami Frédéric Mounier, ancien journaliste à *La Croix*. Il y connaissait tout le monde, la communauté constituait sa véritable famille spirituelle. » Une proximité telle qu'il hésite dans un

premier temps à rejoindre la vie monastique, mais il entre au séminaire et sera ordonné prêtre dans le diocèse de Périgueux-Sarlat, où il compte de nombreuses attaches familiales.

Il gardera de ces dix années dans l'armée de profondes amitiés avec ses anciens camarades. Certains traits de caractère lui sont aussi restés. « Il aimait allait vite ! raconte l'abbé Thomas Magimel, son ami et prêtre dans la même paroisse. Il gardait le cap : quand il avait un objectif, il s'y tenait et le reste pouvait attendre. ». Il avait conservé le contact avec ses amis militaires qui l'ont revu lors de la dissolution de la "11". Il était très entouré lors de cette cérémonie, en témoignage de la fidélité et de l'amitié qu'il suscitait.

Philippe Demoures laisse dans le monde militaire le souvenir d'un homme franc, très sérieux, fidèle en amitié.

Colonel (H) Pierre-Alain Antoine

Le père Philippe Demoures



Il choisit donc de devenir prêtre. Ayant des racines familiales en Dordogne et souhaitant vivre son sacerdoce dans le monde rural, il demande à entrer au séminaire et est incardiné dans le diocèse de Périgueux où il sera ordonné le 31 mai 1998.

Par la suite, il connaît plusieurs paroisses parmi lesquelles celle de Sarlat, dont il deviendra curé, avant de rejoindre celle de Bergerac en 2019. Il témoignera de son expérience dans la campagne périgourdine dans un livre autobiographique « Curé rural, tout simplement » (Presses De La Renaissance), dans lequel il décrit son expérience, des obsèques qu'il célèbre aux pèlerinages auxquels il participe. « Notre mission est de faire grandir l'esprit de communauté », écrit-il.

« Il voulait être un prêtre ordinaire parmi les gens ordinaires, atteste Frédéric Mounier. Il était très à l'écoute et pouvait parler à des gens très divers. » Au point de faire abstraction du monde qui l'entourait. « Il était capable de s'extraire d'un souci général pour passer du temps avec

quelqu'un, ajoute l'abbé Thomas Magimel. Seule la personne qu'il avait en face de lui comptait. »

Le père Philippe Demoures consacrait beaucoup de temps aux adolescents. Il se servait de ses attaches parisiennes pour emmener les jeunes des aumôneries de Sarlat et Bergerac à Paris. « Tous les ans, il leur faisait faire le tour des médias chrétiens et des institutions politiques, se souvient Frédéric Mounier. Grâce à lui, les jeunes visitaient le Sénat et l'Assemblée nationale. Il leur parlait de l'importance d'ouvrir le regard sur la vie nationale : un vrai cours d'instruction civique ». De la même manière, il participait à chacune des éditions du pèlerinage en VTT organisé par le diocèse.

**Matthieu Lasserre,
La Croix (extraits), 24/6/2021**



Cérémonie d'hommage aux Sky Lancers canadiens, honorée par la Patrouille de France à Choley, 20 septembre 2021



Les quatre Sabre en échelon

Aucune patrouille acrobatique canadienne n'est jamais revenue en France depuis le crash des *Sky Lancers* canadiens en 1956. En 1957, contrairement aux prévisions de l'état-major, le 1^{er} Wing de Marville ne met pas en œuvre de patrouille. Depuis, toutes les patrouilles acrobatiques canadiennes ont été dissoutes jusqu'à nouvel ordre, sur décision du ministre de la Défense du Canada.

Pourtant, 65 ans après l'accident, le souvenir de ces héros a donné lieu à une commémoration le 20 septembre 2021, à Choley près de Nancy (Meurthe-et-Moselle), au cimetière britannique et du Commonwealth. C'est là qu'un hommage a été rendu par les autorités militaires françaises et canadiennes aux quatre pilotes de la patrouille canadienne inhumés le 4 mars 1956.

Rappel historique : dans le cadre de l'OTAN, le Canada déploie au début des années 1950 sa 1^{ère} Division aérienne en Europe. Elle est composée d'un état-major, situé au château de Mercy, près de Metz, d'une station radar attenante et de quatre bases aériennes : Marville au nord du département de la Meuse, Grostenquin, au nord de la Moselle, Zweibrücken et Baden-Soellingen en Allemagne de l'Ouest.



Box de 4 Sabre

Lors de l'installation, chacune de ces bases dispose d'un *Fighter Wing* à trois escadrons de chasse équipés chacun de vingt-cinq F-86 « Sabre » construits sous licence au Canada et propulsés par les réacteurs *Orenda* plus puissants que les versions américaines. Chacune de ces quatre bases aériennes va mettre en œuvre, une année durant, une patrouille acrobatique équipée de quatre à cinq « Sabre ».

Ainsi en 1954, c'est le 3^{ème} Wing de Zweibrücken qui met sur pieds les *Fireballs*. En 1955, c'est la 2^{ème} Wing

de Grostenquin qui est responsable de la patrouille alors rebaptisée les *Sky Lancers*. En 1956, toujours sous le même nom, la patrouille de démonstration passe sous la responsabilité du 4^{ème} Wing de Baden-Soellingen.

Les cinq pilotes sélectionnés en 1956 sont, de gauche à droite :

- Equipier droit : F/O Jake Adams du Sqn 444
- Leader : F/O (lieutenant) Dale McLarty du Sqn 414
- Solo : Les « Stretch » Price du Sqn 444 (resté au sol le 2 mars 1956)
- Charognard : F/O Fred Axtell du Sqn 422
- Equipier gauche : F/O Ed Welters du Sqn 414

A cause de mauvaises conditions météorologiques en cet hiver 1955-1956, l'entraînement est perturbé : seulement une cinquantaine de vols à la fin 1955, vingt-trois en janvier, six ou sept missions début février et aucun vol du 13 février jusqu'à la fin du mois. Enfin le 1^{er} mars, les avions fraîchement revêtus de leur nouvelle livrée effectuent un vol-photos à quatre. Le solo, quant à lui, emmène le photographe officiel de la RCAF à bord d'un T-33 afin de constituer une plaquette illustrée de la patrouille militaire canadienne en Europe de la saison 1956. De nouveau le 2 mars, le temps est mauvais et aucun décollage n'aura lieu avant 13h45.



Les cinq pilotes de la patrouille des *Sky Lancers* devant un « Sabre » lors d'un débriefing



Newspaper Clipping - From RCAF 4 (F) Wing Baden-Soellingen's "Schwarzwald-Flieger" magazine--the April 1956 issue. "Farewell to the Skylancers: This recent photograph is the "Flieger's" last tribute to a gallant team. Sadly missed by us all are (left to right): Flying Officers Ed Welters, Dale McLarty, Jake Adams and Freddy Axtell."

Les quatre pilotes avant un vol

passage en Lorraine. La réponse fut claire : « Nous ne venons qu'une seule fois dans le Grand Est cette année. Nous serons à Luxeuil les 18 et 19 septembre, pour le meeting portes ouvertes de la BA 116 ». Il suffisait donc de construire cette cérémonie sur la base, du lundi 20 septembre au matin, à la date et à l'heure auxquelles la PAF rejoindrait sa base d'attache de Salon-de-Provence. Un dossier de demande de survol a alors été envoyé au cabinet du CEMAEE qui a donné une réponse favorable au projet.

La cérémonie a eu lieu le lundi 20 septembre à 10h30 avec la présence effective de toutes les autorités civiles et militaires du secteur, des porte-drapeaux de Nancy et de Toul, ainsi que de l'attaché de Défense auprès de l'ambassade du Canada à Paris et des élus, y compris une délégation, maire en tête, de la commune alsacienne de Kertzfeld. Elle

a été organisée avec les soutiens du comité de Toul de la Société des Membres de la Légion d'Honneur, du comité départemental et de Toul du Souvenir Français, de l'ONACVG, du Centre de Documentation et de Recherches Historiques (CDRH) de la BA 133 de Nancy-Ochey et de l'Association des Pilotes de Chasse ainsi qu'avec l'accord du DMD et le support logistique de la BA 133 (peloton d'honneur et cérémonial).

La Patrouille de France a survolé la cérémonie à l'heure prévue, même si quelques stratus bas nous l'ont faite entrevoir le temps d'un éclair dans un trou de la couche nuageuse. Mais le son des réacteurs des huit *AlphaJet* attestait de leur passage.

La cérémonie sobre et émouvante a été suivie par de nombreuses personnes et un nombre impressionnant de gerbes (douze, y compris celle de l'APC) a été déposé au pied des tombes des quatre pilotes canadiens alignées l'une à côté de l'autre (le Canada, à l'époque, ne rapatriait pas les dépouilles de leurs ressortissants).

Nous remercions chaleureusement le maire de Toul de nous avoir prêté les compétences de ses services techniques qui ont, grâce à une sonorisation appropriée, fait retentir les sonneries aux Morts française et canadienne (*The Last Post*) ainsi que les hymnes nationaux français et canadien (*O'Canada*). Enfin, l'organisateur de la journée qui avait pris contact avec la patrouille acrobatique canadienne actuelle, les *Snowbirds*, a lu un message envoyé par le commandant de cette unité également prestigieuse. Une courte allocution du colonel Pierre Haché, attaché de défense canadien a clôturé cette cérémonie.



Le colonel Pierre Haché, attaché de défense canadien



Le colonel Alexandre Richard, commandant la BA 133 et le colonel Marc Delaverhne, commandant le 516^{ème} régiment du Train saluent les quatre tombes



La gerbe de l'APC, première à gauche



Recueillement lors des funérailles des quatre pilotes canadiens au cimetière de Choloy le 4 mars 1956

Hamilton, Épisode 2

Nos cinq avions se sont envolés au crépuscule. A l'ouest, le ciel rougeoyait et éclairait le ventre des Mirage 2000-5. Les crocs des MICA EM pointaient sous les entrées d'air, le flash de l'anti-collision conférant un air dramatique à l'ensemble.

Dans les cockpits, l'atmosphère est tendue et studieuse. Sous les ordres du leader, le petit groupe a rejoint le point de ralliement quelque part du côté de la Corse. Là, des ravitailleurs attendaient pour compléter les pleins des chasseurs. Sur les ondes, des voix calmes et une phraséologie maîtrisée ponctuaient les manoeuvres des aéronefs qui entraient et sortaient des hippodromes, s'organisant souplement en éléments distinctifs. La meute des Rafale était là, lourdement chargée, chacun des avions emportant deux missiles de croisière SCALP en plus de son complément d'autoprotection sous la forme de missiles MICA.

C'est à ce stade de la mission que le n°5 quitte ses équipiers. Il les avait suivis jusqu'au point désigné. Un court message radio du leader et le voilà qui reprend le chemin de Luxeuil, non sans avoir gratifié ses camarades d'un coup de PC en passant au-dessus de la formation. Sur fréquence particulière, il lâche un « bon vol les gars ! » sur un ton qui ne laisse aucun doute sur sa conviction. Il part déçu de ne pas en être, mais ravi pour ses copains. Quelques années plus tôt, il avait vécu leurs émotions pendant *Harmattan* tandis qu'il gardait le ciel au-dessus de la Libye. Avec un dernier regard par-dessus son épaule, il affiche un cap nord et se concentre sur cette branche qui le ramène chez lui. Il sait que sa nuit n'est pas terminée, qu'il va rejoindre les autres, ceux qui sont restés à l'escadron pour veiller toute la nuit, entre attente et tension.

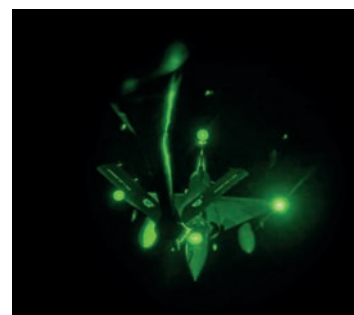


Close-up radôme au hangar, traces de frottement

Pour ses camarades, l'aventure ne fait que commencer et le premier ravitaillement va donner le tempo pour le reste de la mission. La météo n'est, en effet, pas très amicale sur l'ensemble du parcours. L'air est cahoteux, chaotique même. Tout le monde navigue au milieu de têtes de

cumulonimbus dans d'importantes turbulences. Il y a de l'électricité statique, des feux de Saint-Elme, des arcs au moment de l'approche du panier. Le n°4 se fait d'ailleurs une frayeur dès son premier contact puisqu'il tape très franchement sur l'arceau métallique du réceptacle. Un choc brutal, un bruit qui fait vibrer la colonne vertébrale et une action instinctive au manche pour s'éloigner très vite. A la radio, personne n'a parlé, tout est allé vite, très vite. Le temps de reprendre ses esprits et son souffle après dix secondes d'apnée, notre Cigogne observe sa perche, ses paramètres vitaux et constate avec soulagement que tout va bien. Alors il respire un grand coup et remet le travail sur l'ouvrage, luttant dans les turbulences pour trouver le réceptacle, mais aussi pour y rester une fois enquillé. Cet incident laissera un petit souvenir sur le radôme du 2-EE, mais au final, bien moins que ce qu'on aurait pu craindre. Close-up radôme au hangar, traces de frottement

Les autres pilotes du Groupe vivent exactement la même scène, luttant de longues minutes pour remplir les réservoirs, bataillant avec le manche et jouant des gaz. La scène sera immortalisée depuis le poste d'ORV d'un C135 par un preneur d'images du SIRPA où l'on voit, sur les ternes images verdâtres, le -5F du leader se bagarrer, ouvrant et réduisant les gaz, inclinant les ailes et rebondissant dans la masse d'air colérique. « Pas un sport de masse... », a-t-il certainement murmuré de son air tranquille et peu impressionnable après une telle lutte.



Capture film nocturne d'une vidéo officielle de l'époque

Le premier ravitaillement passé, tout le dispositif a pris le cap des objectifs. Quelque part dans le même ciel, des aéronefs britanniques et américains suivaient leurs propres trajectoires sous la supervision des E3F venus d'Avord. A bord de l'un d'entre eux, une haute autorité militaire française coordonne les trois systèmes avec l'aide des « mission commanders » désignés. C'est un colonel français qui occupe la lourde charge de « joint mission commander ». Outre le dispositif français, il supervise les raids britanniques et américains qui se produisent au même moment. Il est entouré par une quinzaine de contrôleurs spécialistes et d'officiers tactiques qui l'assistent dans la prise de décision. Il est en contact permanent avec le CNOA, sur la base aérienne 942 de Lyon-Mont-Verdun, pour bénéficier des informations les plus fraîches et des conseils d'autres responsables.

Pour les hommes de la 2, la complexité du dispositif n'est pas leur souci, la modularité du système attribuant à chaque élément une responsabilité précise. Cette phase dite de transit est, pour nos Cigognes, celle de la mise en place du plan de protection. Deux -5F volent en avant et, avec l'aide des puissants senseurs des AWACS et des miracles de la L16, surveillent l'espace aérien. Plus à l'ouest, une autre paire fait le même travail pour protéger les flancs et l'arrière-garde constituée des tankers et des E3F. C'est d'un travail d'équipe qu'il s'agit ; on coordonne les efforts pour avoir un maillage électronique le plus efficace possible. Le grand public ignore souvent que la guerre aérienne, c'est une éternité d'attente tendue pour quelques secondes de frayeur contenue. Le travail d'observation est prenant et consommateur d'énergie, il use mentalement et physiquement. On se concentre sur la visualisation tête basse où toute la situation tactique est cataloguée et, déjà, fusionnée. Notre 2000-5 a beau prendre de l'âge, il a de beaux restes !

Nos pilotes voient ce que voient les autres acteurs et profitent d'une « situation awareness » (SA) incroyablement vaste, bien au-delà des informations réellement nécessaires à la conduite de leur mission. Plus le dispositif se rapproche du trait de côte, plus les écrans

affichent de données. Il faut filtrer, ranger, ordonner ce qui est utile à sa partie de la mission. Dans ces moments de forte pression, il faut se contenir et ne pas céder à la nervosité. Il importe de revenir aux fondamentaux et discipliner son esprit et son influx nerveux, de mettre les émotions sous cloche et de laisser parler les automatismes. C'est dans ces instants de forte pression mentale qu'on se félicite d'avoir bien fait son travail de préparation. On connaît les différentes options du « game plan », on a réfléchi à une multitude de scénarii qu'on a infusés au cours des derniers jours et, le moment venu, tout se met en place avec souplesse.

Pourtant, dans les têtes de chacune des *Cigognes*, c'était l'éruption, le Vésuve. Plus rien n'existe au monde que cet écran radar et les actions qui peuvent en découler. Chaque étape franchie dans le vol, le deuxième puis le troisième ravitaillement, rapproche du moment fatidique. A la radio, le MC français annonce les mots-clés pour préparer les emports. La communication est brève mais chargée de sens. Les -5F ouvrent un peu plus leur espace à contrôler. L'adrénaline monte en flèche. Les échanges radio avec les AWACS s'intensifient. Le ton reste neutre, mais la phraséologie se charge d'un vocabulaire nouveau. On y est.

L'expérience des OPEX vue par un officier de la RAF en échange sur Mirage 2000D

Le Flight Lieutenant¹ Alex Lock, navigateur sur Tornado dans la Royal Air Force et actuellement en échange sur Mirage 2000 D au sein du 3/3 « Ardennes » sur la BA 133 de Nancy-Ochey, raconte son expérience durant l'opération Barkhane. C'est une chose assez rare pour ne pas la communiquer aux pilotes de chasse de l'Armée de l'Air et de l'Espace, d'autant plus qu'à la fin de son échange en France la RAF lui propose de devenir pilote. Sur notre demande, et bien que maniant parfaitement la langue française, voici, pour vous ses lignes en anglais.

Pierre-Alain Antoine

As the only British Officer of the Royal Air Force in North East France, I attend several memorial ceremonies each year in the region in order to remember the sacrifices of those young airmen who were killed or taken prisoner during the second world war. On many of these occasions, Colonel Pierre-Alain Antoine, former commandant of the illustrious blue escadrille of the 3/3, has also been present. Having spoken at length about my time with the French Air and Space Force as well as my previous experiences flying the Tornado GR4, he suggested that I write this article to describe how I, the last fast jet navigator in the Royal Air Force, ended up flying with the 3/3 squadron.

In early 2018, around a year before the Tornado GR4 went out of service with the Royal Air Force, I was asked by my Squadron boss if I would like to apply for a three-year exchange tour with the French, flying the Mirage. Not having spent much time in France save for a school trip to Paris and some skiing in the Alps, my knowledge of French geography was limited to say the least. On hearing that the Mirages were based near a city called Nancy which I, nor any of my Squadron mates had ever heard of, I searched for the location of my posting with excitement. Expecting a city on the south coast of France and visions of 365 days of clear blue skies, I was understandably confused and certain I had made an error when I finally found the true location of the base. Despite having to forget my dream of spending the evenings after work, soaking up the sun on a French beach, I was nevertheless very much still very keen to experience first-hand life on a French fighter Squadron.

¹ Flight Lieutenant (FL) : Capitaine.



Le Flight Lieutenant Alex Lock accompagné du Colonel P-A. Antoine lors d'une cérémonie d'hommage le 9 octobre 2021



My operational career as a fast jet navigator with the RAF started in 2012 as I finished the Operational Conversion Unit (OCU) on the Tornado GR4. I was initially posted to 617 Squadron “The Dambusters”, famous for having conducted the extremely dangerous and daring raids on the German dams in the Ruhr in 1943. Based in Lossiemouth, I quickly became familiar with flying in all sorts of weather conditions and not seeing the sun between the months of October and April, perfect training for my future posting to Nancy. After six months, I was qualified “Combat Ready” on the Tornado and ready for my first Operational deployment to Afghanistan in October 2013. Our operational tours with the RAF at this time were four months long and, within this time, I finally experienced for myself the fighting spirit and camaraderie of a flying Squadron – something which you can only really understand after a detachment together in a war zone. In February 2014, I conducted my last sortie on 617 Squadron, which also happened to be the last ever operational flight of a 617 Squadron. Landing at Kandahar in the early hours of the morning and realising that this would mark the last ever flight of a 617 Squadron Tornado is a memory that shall remain with me for a long time.



Les équipages du 627 Sqn à Kandahar

Although it was the end of my time with “The Dambusters”, the Tornado was still very much in service and I was posted to IX (Bomber) Squadron based at RAF Marham. After a short period in the UK, my new Squadron was then sent back to Kandahar in May 2014 for my second and final tour of duty in Afghanistan. As the drawdown of assets in Afghanistan was already underway, we knew that for the Tornado Force this was likely to be the last conflict in which we would play a part.... until later that year when a little known organisation called ISIS began to take over large swathes of Iraq and Syria. After a three-month pause back at Marham to receive some new pilots and take a pause from the heat and dust of the middle east, IX Squadron was deployed on Operation SHADER (known to you the French as Operation CHAMMAL). This time around, we were informed that in

fact we would be flying our missions from RAF Akrotiri in Cyprus. Though able to spend our evenings enjoying a beer on a Mediterranean beach, this meant that we would be flying for around six to seven hours each sortie into Iraq and later Syria. Not too bad in the cockpit of a Tornado, flying with my flask of coffee and a croissant for the inflight breakfast ! But I tip my hat to those Mirage aircrew squeezed into their cockpits for the same amount of time. This operation was the first time that I heard voices from French fighters over the radio. Working in the same CAS stack, it would not be rare to have several flights of American F-16s, F-18s, Predators, Dutch F-16s and French Mirages along with ourselves, all working in the same kill-box. This was a real multi-national effort and it still impresses me how “RAGE” were able to take down 9-lines from a JTAC from Texas whom even we, native English speakers of the RAF, often had difficulty understanding. I was just content in the knowledge that I would never have to speak a language other than English in the cockpit....

Several deployments to Iraq and Syria passed by before my opportunity to continue flying as a navigator on the Mirage came to fruition. Once selected for this exchange, I first undertook six months of French language training which gave me the ability to master the art of ordering a beer in a French pub with ease. As all of us know who have served on a frontline Squadron, free time is often a luxury that we do not benefit from. However, during these six months, my only task was to learn French which gave me a lot of time to pursue my interests outside the world of aviation. As my French colleagues who know me are already aware, this includes open water swimming. The UK being an island, we are never too far from being able to enjoy a dip in the warm waters of the Atlantic. So, with my love of the sea and of swimming, I opted to cross the English Channel by my own means and swim across the 40 km separating our two countries. Towards the end of August 2019, just a week before starting my exchange tour in France, I set out on this attempt, departing from Dover harbour at 2 o'clock After around six hours of swimming and the sun having risen, I saw the French coastline for the first time in several years, having reached the middle of the English Channel. Unfortunately, due to the currents between the UK and France, this is normally the point where you start to be swept back towards home. So, after a further 11 hours fighting the tide, I finally reached Cap Gris Nez, knowing that this would now be the country that I would call home.

After the arrival in France, I started almost immediately on the Mirage 2000D OCU and was happy to be back in the cockpit of a fighter aircraft again. Despite my French technical vocabulary being limited and some interesting use of “franglais” to conduct the phase briefs, I started to become more at ease with my new aircraft (understanding French rules and regulations taking slightly longer to be at ease with). The most striking difference between flying with the RAF

and the French Air Force are the tactics that we employ. It was interesting for me to learn how the French tactical mindset works and how we see different solutions to the same problem.



FL Alex Lock et son commandant d'escadron de l'année dernière, le LCL Stanislas de Roquefeuil

After a fairly quick introduction to the 2000D, I arrived on the grand 3/3 Squadron in March 2020, before deploying on Operation BARKHANE at the end of May. Although very different in pace from my previous deployments, there were still a lot of changes to overcome in Africa. Thankfully I had a very patient pilot who could assist me in translation whilst conducting Emergency Close Air Support (ECAS) training with our Malian partners on the ground. This was to be the first of two deployments on BARKHANE for me, both of which providing me with a unique insight into French operations from a tactical perspective.

However more importantly I became to understand how very similar we are in our sense of camaraderie. From my first deployment in Kandahar to my last in Niamey, the traditions and esprit de corps that we hold dear on fighter Squadrons, whether in the Royal Air Force or in the French Armée de l'Air et de l'Espace is something that we should continue with pride. The teamwork and determination that I experienced on BARKHANE was second to none. I consider myself honoured to have flown and worked alongside all of those with whom I deployed.

Flight Lieutenant Alex Lock, RAF
En échange sur la BA 133 de Nancy-Ochey



Vendredi 3 décembre 2021
Retrouvons-nous pour le dîner de la Chasse !



Assemblée Générale Ordinaire et Dîner de la Chasse

L'AGO débutera à 17h00 à l'Ecole Militaire, dans les locaux du CESA. L'ordre du jour sera précisé ultérieurement par mail. Elle sera suivie d'une conférence à caractère opérationnel.

Le dîner de la chasse, présidé par le Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'air et de l'Espace, aura lieu à partir de 19h00 à la Rotonde de l'Ecole Militaire. Il se terminera à minuit précises !

Un accès privilégié sera ouvert au niveau du CESA à partir de 16h30.

ATTENTION : LE « PASS SANITAIRE » SERA PROBABLEMENT OBLIGATOIRE
Il sera indispensable d'obtenir son Laissez-Passer École Militaire par le site de l'école militaire,
(l'adresse sera communiquée ultérieurement par mail)
L'inscription au dîner ou à l'AGO ne suffit pas.

Vous pouvez vous inscrire au dîner :

- Sur le site Internet www.pilotesdechasse.fr (onglet Dîner de la chasse et cotisation annuelle, commencez par la procédure de cotisation le cas échéant)
- En nous envoyant un mail à pilotesdechasse@gmail.com
- Par courrier avec le bulletin joint à : APC – 5 rue Christophe Colomb – 75008 PARIS

Montant de la participation au dîner :

- A jour de cotisation : 40€ (prise en charge du « surcoût Covid » par l'APC)
- Non à jour de cotisation : 60€ (vous prenez en charge votre « surcoût Covid »)



Cotisation 2020 – 2021

L'année de cotisation débute au 1^{er} octobre et se termine au 30 septembre.
Son montant dépend de votre grade et de votre position statutaire :

- Active :
 - 20€ jusqu'au grade de lieutenant inclus
 - 30€ pour capitaine et au-delà
- Réserve : 30€

La cotisation est indispensable à la survie de l'association, afin de couvrir les différentes dépenses de l'année (bulletin papier, site Internet, assurance, représentation lors de cérémonies, ...). Le cumul des éventuels excédents est utilisé pour payer une partie des frais des événements exceptionnels, à l'instar du congrès de la chasse 2017.

L'adhérent à jour de cotisations reçoit le bulletin papier (si son adresse sur le site APC est à jour), bénéficie du plein accès au site de l'APC et d'une remise sur le prix du dîner de la chasse (cette année, 40€ au lieu de 60€).

La cotisation peut être réglée par les mêmes modalités que pour le Dîner de la Chasse.

N'hésitez pas à nous contacter en cas de difficulté avec les procédures Internet

Bulletin de participation

(à renvoyer par courrier ou mail, les formalités peuvent être réalisées sur le site www.pilotesdechasse.fr)

Nom		Prénom		Grade	
Adresse civile (pour envoi bulletin)					
Date de naissance		Lieu de naissance			
Participation à l'AGO	Oui		Non¹		
Participation au dîner de la Chasse	Oui		Non		
Paiement de la cotisation 2020 - 2021	Oui		Non		
Montant du paiement					
Si vous venez avec un véhicule et remplissez les conditions d'accès à l'Ecole Militaire²					
Véhicule militaire	Oui	Non	Véhicule civil* (Immatriculation)		



Pouvoir à nous renvoyer si vous ne participez pas à l'AGO

Je soussigné

donne pouvoir à*

Pour voter en mon nom les résolutions de l'Assemblée générale ordinaire du 29 novembre de l'Association des Pilotes de Chasse.

Fait à

Le
Signature

*Le pouvoir sera attribué au président par défaut

¹ Si vous ne participez pas à l'AGO, veuillez remplir le pouvoir joint

² La politique des voitures est maintenant très restrictive à l'Ecole Militaire : seuls les véhicules militaires sont admis, avec une réservation. Nous pourrions cependant négocier une place de parking pour les plus anciens d'entre nous (70 ans et plus).

Prix Guynemer 2021



Le Prix Guynemer est destiné à couronner un ouvrage littéraire de langue française dont la lecture fera naître, dans l'esprit du public, un sentiment favorable à l'aviation civile ou militaire.

Ce prix, créé en 1964, est une initiative de plusieurs associations, dont l'ANORAA, les Ailes Brisées, l'Aéroclub de France et l'APC. Il est décerné chaque année impaire à l'occasion du Salon de l'Aéronautique et de l'Espace. En 2021, malgré l'annulation du Salon, le jury a retenu une douzaine d'ouvrages.

Réuni en juin 2021 au siège des Ailes Brisées à Paris, le jury a décerné le prix à :

Guillaume BERTRAND pour « *La Mesure du Monde* » (Ed. Ankidoo)

• Cet ouvrage permet de découvrir le travail aérien sous toutes ses facettes, à travers l'infinie variété des missions

qu'il recouvre. L'auteur, jeune cadet diplômé de l'ENAC, a choisi, en attente d'intégration en compagnie aérienne, de voler « intelligemment » et s'est lancé dans la voie du travail aérien.

C'est un pilote professionnel passionné, curieux et ayant le goût de l'aventure. Le récit de ses missions en Polynésie, en Afrique, dans les Alpes ou dans les plaines d'Europe centrale est truffé de descriptions de paysages et de détails sur la faune et la flore qui habitent notre planète. Au fil de ses aventures aériennes, il fait preuve d'une grande polyvalence dans la variété des tâches qui lui incombent pour concevoir, préparer puis réaliser des missions délicates. Il n'oublie pas les rapports humains avec les populations et les spécialistes qu'il rencontre, là où il établit ses camps de base ou plus simplement au cours des escales lors des longs convois. Le style agréable et imagé invite au rêve et à la découverte.

Les professionnels apprécieront les commentaires sur les particularités du vol sur des machines improbables (BN2 Islander, Piper Navajo ou Beech King) équipées de leurs attributs spécifiques pour la cartographie, l'imagerie aérienne ou le relais télévisé.

• Parmi les ouvrages nominés, certains ouvrages méritent une mention spéciale :

- « **St. Ex, un prince dans sa citadelle** » (Ed. Paquet), récit de **Bernard Chabbert**, richement illustré par **Romain Hugault**
- « **Aviatrices en guerre** » (Ed. JPO), de **Noël Carle**
- « **Le combat de chasse de grand-papa** » (Ed. JPO), de **Jean-Paul Salini** (notre grand ancien), auteur de plusieurs ouvrages sur le métier de pilote de chasse..
- « **Ceux du ciel, rêver, voler, transmettre...** » (Ed. Anne Carrière), de **Hervé de Saint Exupéry**, ancien pilote de chasse, désormais pilote de ligne, bien connu de nos adhérents.
- « **La lune m'a dit...** » (Ed. Cerf), de **Jacques Arnould**

Pierre André



L'Annuaire APC



Voici le dernier annuaire des membres de l'APC qui a été imprimé. Étaient mentionnés les nom, prénom, adresse, grade, numéro de téléphone, grade, en activité ou réserve. Celui de 2010 indiquait les escadrons fréquentés et campagnes. Dorénavant, tout est dans le "Cloud", dans le site www.pilotesdechasse.fr. Toutefois, beaucoup d'informations n'y sont plus.

Chaque année, des membres, ex-membres de l'APC disparaissent sans laisser aucune trace. Depuis le printemps 2021 a été lancée l'idée que l'APC reçoive de ses membres et ex-membres leur biographie avec leur carrières militaire et civile de leur vivant afin de laisser cette trace pour la postérité. La biographie est alors incluse dans la fiche du membre dans le site de l'APC (accessible par chacun avec son login). La biographie est évolutive, pouvant être modifiée à la demande. À terme les éléments des biographies seront rentrés dans une base de données qui permettra d'effectuer des recoupements avec des mots-clés.

Les photos, documents, témoignages sont également les bienvenus et souhaités. L'APC a l'ambition de recueillir pour l'ensemble de la communauté des pilotes de chasse des documents sous forme numérique qui seront mis à disposition comme c'est déjà le cas pour la rubrique "Trajectoires" qui est déjà disponible dans le site de l'APC. Les plus anciens (nés entre 1920 et 1949) ont déjà été sollicités par mail et téléphone. Les plus jeunes le seront à l'automne. Certaines biographies ont été réalisées par téléphone ou en présentiel. Les documents peuvent être envoyés par mail ou par courrier postal (adresse dans mail de sollicitation). L'APC a recueilli début octobre, sur 240 membres contactés, quelque 80 biographies et a reçu plus d'une centaine de promesses de réalisation.

A votre clavier ou votre plume !

POC (Point of contact) : guy-andre.hurel@hotmail.com – 06 79 91 97 24

Guy-André Hurel



LES AILES
BRISÉES

ADHÉRER C'EST SOUTENIR

ASSOCIATION D'ENTRAIDE AUX AVIATEURS BLESSÉS EN
SERVICE AÉRIEN, VEUVES, VEUFs, ORPHELINS ET ASCENDANTS

Par votre adhésion vous perpétuez la chaîne de solidarité qui a, depuis 1926, permis à l'association Les Ailes Brisées d'apporter aide et réconfort aux familles de navigants civils et militaires frappés dans l'accomplissement d'un service aérien.

Aujourd'hui près de 2 000 blessés, veuves, veufs, orphelins et ascendants bénéficient de cette solidarité aéronautique.

Bulletin d'adhésion disponible sur notre site :
www.ailesbrisees.asso.fr
(ou par courrier sur simple demande)

Association LES AILES BRISÉES : 5 rue Christophe Colomb - Paris 75008
Tél. : 01 40 73 82 40 • Fax. : 01 40 73 82 48 • e-mail : ailes.brisees@ailesbrisees.asso.fr
RECONNUE D'UTILITÉ PUBLIQUE EN 1928

AIDER
RÉUNIR
HONORER

Notes de lecture – Bulletin APC de novembre 2021

Titre : *En vol sous le rideau de fer.*

Quand les Mirage III espionnaient l'ex-URSS

Auteur : Vincent Scotto

Editeur : Editions JPO

Dimensions : 15 x 24 cm

Pages : 260

Prix : 24,35 €

ISBN : 978-2-37301-141-8



Ancien pilote de chasse, l'auteur a balayé lors de sa carrière une période allant de la fin de la Seconde Guerre mondiale aux années 1970, du T-6 au Mirage III, qu'il soit de reconnaissance ou en version biplace. Une autobiographie parsemée de réflexions sur la Guerre froide amène l'auteur à reprendre cette période dans le titre de l'ouvrage.

Il est dommage qu'avec ce titre accrocheur l'histoire ne soit traitée qu'en un très petit nombre de pages. Néanmoins, l'ouvrage est un livre intéressant quant à la vie en escadron de chasse.

Titre : *P-47 au combat, le groupe de chasse 1/5*

« Champagne » dans les campagnes d'Alsace et d'Allemagne 1944-1945

Auteur : Olivier Lapray

Editeur : Editions Arès, Toul – contact@editions-ares.fr

Dimensions : 21,5 x 30,5 cm

Pages : 200 (avec 300 photos et 16 profils)

Prix : 39,90 €

ISBN : 978-2-9558385-6-3



Ce livre retrace avec brio et force détails l'épopée de la remontée de la vallée du Rhône et son installation sur le terrain Y5 d'Ambérieu-en-Bugey. Le groupe 1/5 rejoint le terrain de Dole-Tavaux fin décembre 1944 d'où il participe à la libération de la plaine d'Alsace. Il survole l'Allemagne lors de nombreuses missions d'appui-feux. Du 13 au 20 avril, il fait partie des combats de réduction de la poche de Royan et termine la guerre en survolant la Bavière. Le 9 mai 1945, le groupe 1/5 « Champagne » survole les Champs-Élysées. Son bilan est éloquent avec 2 300 sorties de chasse-bombardement, 1 100 tonnes de bombes larguées et des centaines de locomotives, wagons, camions et autres véhicules détruits. En sept mois de combats intenses, le groupe de chasse 1/5 « Champagne » déplore également la perte de huit pilotes dont celle de son chef, le commandant Edmond Marin-la-Meslée, As aux 20 victoires¹, abattu par la Flak en Alsace le 4 février 1945. L'escadron 2/3 « Champagne », son descendant, vole aujourd'hui, toujours au sein de la 3^{ème} escadre de chasse, sur Mirage 2000D, sur la BA 133 de Nancy-Ochey.

Ce livre richement illustré de photos souvent inédites passionnera nos lecteurs. L'auteur, le colonel (CR) Olivier Lapray, ancien commandant de l'escadron 2/3 « Champagne » et ancien commandant de la BA 133 est un historien éprouvé. Il a déjà fait paraître de nombreux ouvrages comme *Curtiss au combat*, histoire du groupe 1/5 dans la campagne de France de septembre 1939 à juin 1940 et, plus étonnant, cinq ouvrages sur les armées napoléoniennes.

¹ 16 homologuées et 4 probables

Titre : *Atlas Alsace, terrains*

d'aviation militaires, Première Guerre mondiale

Auteur : Membres « Anciens Aérodrogues »,

Lionel Luttenbacher

Editeur : Publication Anciens Aérodrogues 2021

Dimensions : 16,5 x 24 cm

Pages : 112

Prix : 12 €

ISBN : 978-2-919572-15-1



L'association « Anciens Aérodrogues » a déjà fait paraître sept Atlas des terrains d'aviation militaires en service lors de la Première Guerre mondiale. Après ceux des départements de la Somme, de l'Oise, de la Meuse, de l'Aisne, du Nord et du Pas-de-Calais, voilà maintenant l'Alsace, c'est-à-dire les départements du Haut-Rhin et du Bas-Rhin. Les prochains seront les départements des Vosges puis de la Meurthe-et-Moselle.

« L'Alsace » est préfacé par le général Julien Sabéné, directeur du CESA et membre du Conseil d'Administration de l'APC. Les commandes peuvent être adressées à : news@anciens-aerodromes.com

Une mine pour les historiens de l'aéronautique militaire.

Titre : *Les As de l'aviation française 1914-1918*

Auteur : Claude Thollon-Pommerol,

Philippe Guillermin, David Méchin

Editeur : Thollon-Pommerol Editeur

Dimensions : 21 x 29,7 cm

Pages : 484

Prix : 60 € + 10 € (port)

ISBN : 978-2-38397-014-9



Cet ouvrage, préfacé par le GBA Julien Sabéné, directeur du CESA, est un livre de référence traitant des 175 As de la Première Guerre mondiale. C'est un numéro spécial, très spécial, des carnets des As oubliés de 14-18 n°25. Claude Thollon-Pommerol et son équipe ont réussi un coup de maître. Dans cet ouvrage très bien illustré chaque As cité, de René Fonck aux 75 victoires homologuées aux derniers ayant obtenu 5 victoires, bénéficie d'un CV très pragmatiquement rédigé ainsi que le détail de ses victoires et tous les textes des citations obtenues par les intéressés. Je ne peux qu'encourager nos membres à se procurer ce livre qui sera, pour beaucoup d'entre nous, un véritable livre de chevet. Les plus anciens membres de l'APC se souviendront avoir croisé quelques-uns de ces As lors des repas de la Chasse, encore dans les années 1970.

Si vous désirez vous rendre acquéreur de ce bijou, contactez l'éditeur à l'adresse suivante : 342 rue de la Morgerie – 38850-Paladru.

Email : thollon-pommerol@gmail.com

Bon de commande : www.asoublies1418.fr