

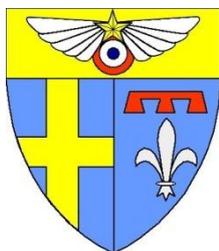
Association Nationale des Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air



Secteur 550 VAR

Secteur jumelé avec le secteur 140 BAS-RHIN

ANORAA – VAR INFORMATIONS



Siège social :

**Maison du Combattant
Place de Douaumont
83000 TOULON**

1er SEMESTRE 2020

N° 62

**Président :
Colonel Yvan ESCRHUELA**

A. N. O. R. A. A. - VAR

INFORMATIONS

BULLETIN DE LIAISON DU SECTEUR 550 VAR

PREMIER SEMESTRE 2020 - N° 62

SOMMAIRE

Rubriques	Pages	Articles	Rédacteur
NOTRE SECTEUR	2	• Sommaire	J.Fontanaud
	3	• Editorial	Y.Escrihuela
	4	• Activités du secteur	J.Fontanaud
	5	• Réception des autorités	J.Fontanaud
	6-8 9-11	• Visite Musée de l'Artillerie • Notre A.G. à Hyères	« J.Fontanaud
ARMEE DE L'AIR	12-13	• Le Pilatus à Cognac	J.Fontanaud
	14	• Largages sur A400M	«
	15		J.Fontanaud
NOTRE MEMOIRE	16-17	• Le Gal Jean-Paul Arbelet	Y.Escrihuela
	18-20	• Général Achille Lerche	Y. «
	21-22	• Général Jean-Luc Mansion	Y. «
HISTOIRE	23-26	• La bataille de France	Y.Escrihuela
VOYAGES	27-29	• L'Inde sous Covid-19	Adhérent
CHRONIQUES	30-31	• Si le Petit Prince revenait	C.Roulet
	32-33	• Le Petit Prince en visite	«

Photo de couverture : » l' A 330 MRTT *Phenix évacue 6 malades « Covid19 » du Grand Est.*

Siège social	Maison du Combattant Place de Douaumont – TOULON
Directeur de la publication	Jean FONTANAUD
Rédaction	Yvan ESCRHUELA, Charles Roulet Jean FONTANAUD, Georges GUIOT
Réalisation	Jean FONTANAUD - Georges GUIOT.
Tirage + diffusion internet	40 exemplaires

Les écrits publiés n'engagent que la seule responsabilité de leurs auteurs

Chers Amis de l'ANORAA/Var, notre secteur 550

Ce bulletin du premier semestre 2020 a un goût amer de COVID 19, tant ce virus aura bouleversé notre quotidien et bien sûr la vie associative de notre pays. Les répercussions sociales et économiques vont être lourdes à gérer.

J'ai une pensée pour toutes ces femmes et ces hommes qui ont péri de ce terrible fléau. La chance a voulu qu'aucun de nos adhérents du var ne soit touché. Il semblerait que le « bout du tunnel » soit en vue, mais le danger est toujours présent et nous devons rester vigilants en respectant les mesures de prévention qui ont été mises en place par les instances nationales.

Rendons hommage à toutes ces femmes et ces hommes des différents services de santé qui se sont battus au chevet de nos concitoyens. Parmi eux, le service de santé des Armées et les moyens aériens de l'Armée de l'Air ont FAIT FACE, en participant activement aux opérations. Bravo à eux.

Cependant, le fait que le COVID 19 ait monopolisé l'espace médiatique, ne doit pas faire oublier que les tensions et problèmes internationaux persistent

L'Armée de l'Air est toujours sollicitée au Moyen Orient opération Chammal, au Sahel opération Barkhane, en Pays Baltes opération Baltic Air Policing et dans plusieurs contrées du globe pour de missions sanitaires. Au niveau national, opérations Résilience et Sentinelle. Gloire à nos aviateurs. Plusieurs de nos réservistes participent à ces missions.

Pour ce qui est de l'activité de notre association durant le premier semestre 2020 est quasiment nulle. Nous avons eu le temps d'organiser notre cocktail le 8 janvier et l'assemblée générale ordinaire à Hyères le 29 février. Par ailleurs, seule la journée « Forum Citoyenneté » au lycée Jean Moulin a pu être assurée grâce à notre ami Patrick LEROUX que je remercie encore une fois.

Les trois sorties des scolaires sur les bases de Salon de Provence, Istres et Orange, ont été annulées cause COVID 19. Les contacts pour que ces visites puissent se dérouler pour la prochaine année scolaire sont déjà pris. C'est, à mon avis, l'action la plus importante de notre association sur le secteur Var.

J'espère que la situation sanitaire du pays va s'améliorer rapidement afin que nous reprenions le cours normal de nos activités. Nous maintenons la programmation de notre cérémonie « de mémoire » pour le 11 septembre, comme toujours devant la stèle de Gwynemer à la Maison du Combattant de Toulon.

En attendant je vous souhaite de passer un bon été.

Yvan Escrihuela

NOTRE SECTEUR

ÉCHOS DU SECTEUR

PRINCIPALES ACTIVITÉS DU SECTEUR

02/01/20	Hommage aux fusillés de la Limatte à Signes
08/01/20	Réception des autorités militaires et civiles toulonnaises à l'IGESA, (D)
22/01/20	Cérémonie des vœux du Directeur de l'École de l'air à Salon.
30/01/20	Visite du musée de l'Artillerie de Draguignan
08/02/20	A.G.A.N.S.O.R.A.A. Maison du combattant à Toulon,
19/02/20	Dépôt de plaque souvenir sur la tombe du Col Esclaine La Londe (D)
22/02/20	A.G. Médaillés Militaires Sud Sainte Baume au Broussan Ste Anne Evenos,
29/02/20	A.G. A.N.O.R.A.A./550 à la Maison des Médaillés Militaires à Hyères, (D)
01/03/20	A.G. Région A.N.O.R.A.A.500 à Avignon (Vaucluse),
11/03/20	Hommage aux victimes du terrorisme à Toulon G. Péri, (D)
14/03/20	A.G. Maison du combattant à Toulon Porte d'Italie,
20/06/20	A.G. Groupement Pierre Pouyade des Vieilles Tiges à Méounes les Montrieux.

Notre Drapeau est sorti 4 fois & le comité de secteur a tenu 1 réunion.



AU TITRE DU JUMELAGE.

Christiane Morgat le 13 février 2020, épouse du LCL Louis Morgat,

LTT Charles Michel Wolf à 77 ans en 09.2019, info tardive,

LCL Lucien Kestens le 25 mai 2020 à 84 ans,

CNE André Munier le 25 mai 2020 à 88 ans, père du Président du 140

Laurent Munier

Nous présentons nos condoléances aux familles dans la peine.

Nos prévisions :

A noter sur tous les agendas

Vendredi 11 septembre à 11 h00 : nous avons tous rendez-vous autour de la stèle de Georges Guynemer à Toulon. (si les mesures de confinement nous le permettent)

JEUDI 8 JANVIER 2020 A L'IGESA DE TOULON



Bienvenue à tous...



Chaque année notre association l'ANORAA secteur 550, débute ses activités de la meilleure des façons, c'est-à-dire : un verre à la main.

C'est pour nous l'occasion de nous retrouver pour faire un rapide bilan de l'année qui vient de s'écouler, le bilan définitif sera énoncé lors de l'Assemblée Générale qui suivra fin février.

C'est l'occasion de remercier l'ensemble des autorités civiles et militaires qui nous apportent leur soutien dans notre action patriotique

C'est l'occasion de consolider le lien d'amitié entre les générations d'aviateurs qui résident dans le Var et ceci grâce aux très bons rapports que nous entretenons avec nos camarades d'active. Je voudrais ici, remercier André BAUDINO et Arnould LIENARD qui sont présents lors de nos manifestations. Les membres de l'ANORAA sont très sensibles à leur fidélité. N'oublions pas nos amis du CIRFA AIR, qui empêchés au dernier moment, n'ont pu nous rejoindre, mais nous savons que nous pouvons compter sur eux.

La communauté aéronautique ne serait pas entièrement représentée si nos amis de l'ANSORAA et des VIEILLES TIGES n'étaient pas présentes. Merci aux présidents Jean-Louis AMEGLIO et Marc SERVANT de leur soutien.

Yvan ESCRHUELA

VISITE DU MUSEE DE L'ARTILLERIE DE DRAGUIGNAN LE 30 JANVIER



Les premières bombardes se composent de trois ensembles, le tube, la boîte à poudre et le projectile. L'élaboration de tubes s'apparentait à la formation d'un tonneau. Les modèles les plus légers étaient constitués d'une tôle de fer roulée sur un mandrin et maintenue par des cercles de fer forgé. Les gros calibres étaient élaborés par un procédé composite fait de douves maintenues par des frettes, c'est-à-dire des tubes renforcés par des bagues. La boîte à poudre contenait la charge explosive qui permet la propulsion des pierres rondes utilisées comme projectiles. La portée des tirs était approximativement d'une centaine de mètres, mais cette nouvelle artillerie était très difficilement manœuvrable et la poudre d'une qualité incertaine. Au début du XVème siècle, les premiers artilleurs attribuaient une personnalité et des propriétés mystérieuses à leurs canons. Ce rapport se manifestait par la décoration des tubes qui reprenait le nom du fondeur et les armoiries du prince commanditaire. Cette pratique durera jusqu'au XIXème S.



La bataille de Fontenoy en 1745

En 1740, un conflit éclate au sein de l'Europe, autour de la succession de la Maison d'Autriche. La Décision de Charles VI, qui en 1713 place sa fille Marie-Thérèse sur le trône d'Autriche, est contestée par de nombreux Princes dont l'Electeur Charles-Albert de Bavière, soutenu par le Royaume de France. Cette guerre est doublée d'un conflit maritime et colonial opposant l'Angleterre alliée à l'Autriche, à la France alliée à la Prusse. En 1745, les Français font le siège de Tournai. Le 11 mars, l'armée de secours anglaise les rencontre à Fontenoy. Les français, sous les ordres du Maréchal de Saxe et en présence du jeune Roi Louis XV, subissent une terrible attaque frontale des carrés de l'infanterie anglaise. Les deux premières lignes sont enfoncées, mais le sacrifice de la cavalerie de la Maison du Roi et la précision des tirs d'artillerie arrêtent et dispersent la « colonne infernale » anglaise.

Ci-dessus les premiers tableaux du Musée de l'Artillerie entièrement rénové en 2013 avec le concours de l'architecte et mécène Rudy Riccioti. Le Musée retrace le début de l'Arme jusqu'à nos jours. C'est avec nos camarades des Vieilles Tiges et de l'A.N.S.O.R.A.A. que nous avons été accueillis et guidés dans ce magnifique endroit.



Fleuron de l'artillerie moderne, le canon « Caesar 8X8 » de 155 m/m de 18 tonnes en ordre de combat lui permet une mobilité jusque-là impossible pour les pièces d'artillerie. Aérotransportable (en *C-130 Hercules*), il peut se déplacer sur route à 80 km/h et bénéficie d'une autonomie de 600 km. Son système d'arme est à la pointe de la technologie. Relié au programme *Atlas (Automatisation des tirs et liaisons de l'artillerie sol-sol/canon)* permettant l'échange d'information entre les régiments d'artillerie, et associé au radar de contre-batterie *Cobra*, le *Caesar* est capable de s'établir en batterie et faire feu en moins d'une minute puis de disparaître ; cela à 40 km de la cible.



Le groupe des participants devant le musée...tous aviateurs mais combien de l'ANORAA ?



A l'intérieur de la crypte du cimetière américain, nous nous sommes recueillis quelques instants avant d'aller déjeuner

Sources photos : Jean Fontanaud

Merci à notre Président d'avoir regroupé les Vieilles Tiges sans lesquelles, cette visite aurait été différente.

NOTRE SECTEUR

ASSEMBLEE GENERALE A LA MAISON DES MEDAILLES MILITAIRES Le 29 février 2020.

La maison des Médailleurs Militaires a maintenant le statut d'Etablissement d'Hébergement des Personnes âgées Dépendantes (EHPAD) mais conserve la possibilité de recevoir des associations qui en font la demande avec une priorité à celles dont les membres sont eux-mêmes Médailleurs Militaires.

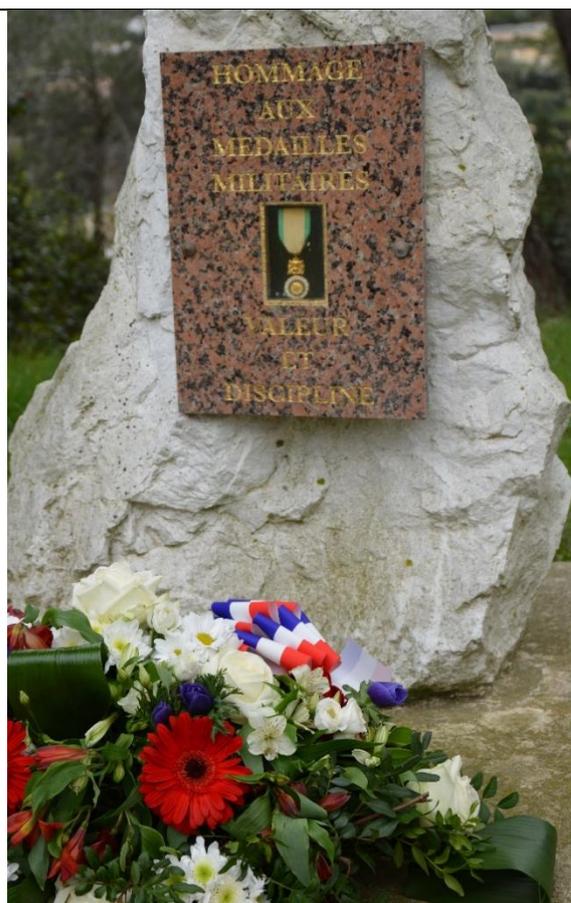
Comme les années passées nous avons occupé la salle du rez-de-chaussée faisant bar et restauration. Le pourcentage d'adhérents âgés ne justifie pas la faible participation à cet évènement primordial pour toutes les associations. Dans le cadre des directives du Chef d'Etat Major de l'Armée de l'air, nous avons invité le Major Améglio, Président de l'ANSORAA.

A l'issue de notre A.G. nous avons rendu hommage aux morts pour la France et en particuliers aux Médailleurs Militaires.

Montée des couleurs, dépôt de gerbe, sonnerie aux morts et Hymne national.



Dépôt de gerbe des Présidents Noegelen & Escrihueta



Stèle à la Mémoire des Médailleurs Militaires



A l'issue de cette petite cérémonie, nous nous sommes tous retrouvés au bar pour le verre de l'amitié et les remerciements d'Yvan, notre Président.



Le « Mot du Président »

*Monsieur le président, Mesdames, messieurs, chers amis,
 Tout d'abord, au nom des membres de l'ANORAA/ VAR, je tiens à vous remercier de vous être déplacé pour venir nous soutenir. Je voudrais saluer la présence du Lieutenant-Colonel Jean-Marc NOEGELEN, notre président régional qui a supervisé nos travaux.*

Je voudrais saluer la présence de Jean-Louis AMEGLIO, Président de l'ANSORAA du Var, de Claude VERMOREL et madame qui font partie de notre famille. Chaque fois que j'en ai l'occasion, je tiens à rappeler les liens qui unissent nos deux associations, l'ANORAA et l'ANSORAA qui ont reçu mission par notre Chef d'Etat-Major d'œuvrer au rayonnement de l'Armée de l'Air dans notre département du Var sous le contrôle du commandant de la Base Aérienne d'Istres qui est notre base de support.

Nos missions vont de la représentation de l'Armée de l'Air lors des cérémonies patriotiques, au devoir de Mémoire et à l'éveil des jeunes générations à l'esprit de défense.

Cette dernière mission, passionnante et gratifiante, nous permet d'aller à la rencontre des collégiens et lycéens varois. Nous intervenons dans plusieurs établissements soit pour aider à la préparation du Brevet d'Initiation Aéronautique, soit dans le cadre de forum sur la citoyenneté. En 2019 nous en avons amené visiter la Base d'Istres. En 2020, nous avons déjà rencontré plus de 140 élèves de première du lycée Jean Moulin de Draguignan et les visites des bases d'Istres et Salon sont programmées.

Comme chaque année, c'est dans ce bel établissement des Médaillés Militaires que se tient notre Assemblée Générale. J'en profite pour remercier la direction et le personnel de l'établissement pour la qualité de son accueil. Cet endroit, au travers d'une modeste cérémonie, nous permet de rendre hommage à nos « aînés » et à tous ceux qui n'ont pas hésités à aller au bout de leur engagement pour que nous restions des citoyens libres.

Cette assemblée générale est l'occasion de faire le point sur les actions de l'année passée et les projets de l'année en cours. C'est également l'occasion de soulever les problèmes que nous rencontrons dans le fonctionnement de notre association.

Pour conclure, je vous redis merci pour votre présence et je vous invite à lever nos verres à nos aviateurs qui sont en OPEX, à l'Armée de l'Air et à la république.

Merci de votre attention

Yvan Escrihuela



Moments de convivialité avec le Président Ansoraa....

et son prédécesseur devenu son adjoint pour Toulon

Sources images : Jean Fontanaud

LA FORMATION DES EQUIPAGES DE CHASSE SUR PILATUS



Le projet de formation modernisé des équipages de chasse sur le Pilatus PC-21 a été lancé officiellement par le Général Philippe Lavigne, CEMAA, le 2 octobre 2018 sur la base aérienne 709 de Cognac Chateaubernard.

La formation des élèves est alternée entre simulateur et cours en vol.

Le PC-21 a une avionique très aboutie, c'est un avion doté d'écrans comportant de nombreuses pages comme le Rafale.



Vol en patrouille – Les objectifs sont très différents de ce que l'on faisait avant car l'avion lui-même est bien plus évolué.

L'avion a, en effet, de quoi séduire les pilotes en herbe. Les instructeurs le décrivent comme un avion avec des capacités moindres que celles d'un avion de chasse, mais il se rapproche d'un avion de combat moderne en termes de sensations, de performances et de systèmes. Le PC-21 est capable de prendre un facteur de charge négatif de -4g et un facteur de charge positif de +8g. Ce qui correspond globalement à l'enveloppe de vol d'un avion de combat aujourd'hui.

Outre le côté esthétique, la robe de l'avion, d'un bleu foncé très vif facilite l'acquisition visuelle de l'aéronef. Rien n'a été laissé au hasard. Il vise à habituer le stagiaire à travailler son œil pour l'identification visuelle d'un aéronef en vol dès le début de sa formation.

Un réacteur simulé électroniquement.

Pour simuler un avion de chasse, un calcul électronique vient gommer les effets de l'hélice. Quand on actionne la manette des gaz, il y a un petit retard avant que la puissance ne soit délivrée. Et quand on réduit les gaz, le moteur garde une puissance résiduelle pour ne pas avoir l'effet de frein causé par l'hélice.

Simulation de nouvelle génération.

Il y a 4 niveaux de simulation PC-21. Le premier est inséré dans un ordinateur portable confié aux élèves. Le deuxième, c'est le PTT (*Part Task Trainer*) ou entraîneur de vol. Le troisième, c'est le FMS (*Full Mission System*) ou simulateur de vol. Le dernier est la simulation embarquée dans le système de l'avion.

5 Juin 2020. Dernier vol dans le ciel tourangeau.



La base aérienne 705 de Tours restera dans l'histoire comme celle des Alphajet, étape incontournable de la formation des pilotes de chasse. Jusqu'à l'été 2021, resteront les missions d'entraînement de la police du ciel avec des avions de combat, Mirage 2000 et Rafale.

Jean Fontanaud

DE NOUVELLES APTITUDES POUR NOTRE TRANSPORT OPERATIONNEL



Au fil des livraisons, les nouvelles aptitudes de l'A400M permettent d'accroître les capacités opérationnelles du transport aérien militaire français. Le 16^{ème} de la série est le premier capable de larguer 16 tonnes de matériel en un seul fois. Cette nouvelle capacité est particulièrement attendue pour accompagner l'évolution de troupes sur un théâtre d'opération. Elle permet notamment de larguer des gros matériels comme des engins de terrassement du génie, qui servent à remettre en état une piste d'aviation endommagée. Il est également le premier à être doté d'un système de ravitaillement complet (Rafale, Mirage, A400M, Hélicoptères.)



Apte à larguer des parachutistes par la porte latérale, le premier entraînement opérationnel de largage automatique a eu lieu le 12 mai dernier. Cet exercice a eu lieu à l'école des troupes aéroportées de Pau. Ce type de largage de personnel est un véritable atout en opération et complète la capacité de largage de cet avion par la porte arrière. Cette avancée est un volet essentiel à la projection de puissance, l'aérolargage permet de concentrer des forces et du matériel au plus près d'un objectif, sans avoir à atterrir en zone hostile.

Sources : Défense-actualités.

LE REAPER APTE A TIRER



Après des tirs d'expérimentation menés en décembre dans le cadre de l'opération *Barkhane*, l'Armée de l'air a, pour la première fois, effectué un tir opérationnel depuis un drone Reaper armé. Afin de frapper un groupe terroriste, cette action d'opportunité a été menée dans la région de Mopti au Mali, le 21 décembre 2019. Les drones armés complètent désormais les moyens présents en bande sahélo-saharienne. Leur mission principale reste cependant la surveillance et le renseignement.

Les drones armés viennent compléter les capacités spécifiques de l'Armée de l'air déployée dans les opérations en cours sur le sol africain. Cela permet de mener à bien le large spectre des missions aériennes : appui feu, renseignement, surveillance, transport, etc... Cela représente une véritable montée en puissance et un gain en autonomie grâce à la discrétion et l'endurance du drone. Cela offre désormais la possibilité de raccourcir le délai entre l'identification de la cible, la prise de décision et une éventuelle neutralisation. Un avantage considérable dans l'immensité de la zone d'intervention qui s'étend sur un territoire composé de cinq pays et aussi vaste que l'Europe. L'homme reste au centre des opérations dans le cadre des missions de surveillance et de renseignement mais aussi lorsque le pilote décide de délivrer de l'armement. Les conditions d'emploi des drones armés respectent le principe de proportionnalité énoncé dans le droit international humanitaire, c'est un choix de la France.

Au-delà de l'emploi opérationnel, l'armement des drones ouvre des perspectives de coopération bilatérales européennes ou avec les Etats-Unis et le Royaume -Uni.

Un grand soldat vient de s'éteindre. Général de Corps Aérien Jean-Paul ARBELET



Le 4 mai 2020, le Général de Corps Aérien Jean-Paul ARBELET nous a quittés. Agé de 92 ans, il s'est doucement éteint à l'EHPAD de Montfaucon où il résidait depuis qu'il avait été victime d'une hémiplegie. Père du Dr Laurent ARBELET, cardiologue et médecin des affections vasculaires à l'hôpital de Gourdon, de Mmes Dominique et Anne ARBELET, il s'en est allé discrètement de notre département qu'il avait adopté pour sa retraite dans les années 80 en s'installant à Lunegarde.

Né le 30 novembre 1927 à Paris, il entre dans la résistance à l'âge de 16 ans et, dès la fin de la guerre, il prépare le concours de l'École de l'Air où il est admis avec la promotion 1946 Saint Exupéry. Après une formation de pilote de transport aérien militaire, le Lieutenant ARBELET participe activement sur C47-Dakota à la guerre d'Indochine dont il relatera de nombreux épisodes dans le recueil de lettres à son épouse qu'il a publié en 2017 sous le titre : « Correspondance de guerre ». De 1952 à 1954, il se distingue à maintes reprises dans les missions les plus délicates, notamment dans la cuvette de Dien-Bien-Phu où il sera un des derniers pilotes à se poser pour assurer des évacuations de blessés. Blessé lors de son ultime atterrissage le 23 mars 1954, il réussira à ramener son avion et son équipage dont le mécanicien gravement touché. Il termine la campagne d'Indochine avec cinq citations dont une à l'ordre du corps aérien.

Capitaine, il devient moniteur pendant cinq ans au Centre d'Instruction des Équipages de Transport de Toulouse (1954/1959) avant d'être nommé à l'État-Major du Groupement des Moyens Militaires de Transport Aérien de Villacoublay (1959/1961).

Nommé commandant, il est affecté comme second puis commandant en titre du Groupe de Transport et de Liaisons Aériennes de Villacoublay (1961/1963). Admis très tôt à l'École Supérieure de Guerre Aérienne (1963/1964), ses qualités intellectuelles lui valent ensuite d'être affecté à l'État-Major de l'Armée de l'Air (EMAA) au bureau des plans généraux (1965/1967), puis à l'Inspection Générale de l'Armée de l'Air de (1967/1969).

Nommé colonel, il commande de 1969 à 1971 la base aérienne de Saint Dizier, elle aussi dénommée « Saint Exupéry », puis rejoint encore l'EMAA pour prendre la direction de l'important Bureau des Programmes de Matériels de 1971 à 1973.

Il devient ensuite le commandant du Centre des Opérations des Forces Aériennes Stratégiques où il obtient ses étoiles de général de brigade aérienne le 1er juillet 1974, il a seulement 47 ans !

De 1976 à 1979, il prend le commandement de la 4e Région aérienne à Aix-en-Provence et obtient sa troisième étoile de général de division aérienne en 1977 à l'âge de 50 ans.

La polyvalence et la qualité de ses services font qu'il est nommé Major général de l'état-major des armées, poste éminent qu'il tiendra de 1979 à 1983, soit un peu plus de quatre ans, avec le grade de général de corps aérien. Homme de caractère, il n'admettra pas l'intrusion souvent désordonnée des conseillers du ministre dans la conduite des opérations (on était alors en pleine guerre au Tchad avec l'opération Manta) et il donne sa démission à l'automne 1983. Il le fait sans bruit, tournant volontairement le dos à une fin de carrière qui aurait pu l'amener au sommet de la hiérarchie.

Il s'est beaucoup investi dans la préservation de l'habitat traditionnel, la protection des espaces sensibles et dans le développement des chemins de randonnées

Il avait choisi avec son épouse, décédée en 2001, de prendre sa retraite dans le Lot. Le Général ARBELET s'est beaucoup investi dans la préservation de l'habitat traditionnel en participant activement au comité directeur de l'Association pour la Sauvegarde des Maisons et Paysages du Quercy, dans la protection des espaces sensibles et dans le développement des chemins de randonnée avant d'être touché par la maladie en 2013 et tenu de résider à l'EHPAD de Montfaucon.

Commandeur de l'Ordre National du Mérite, Croix de Guerre avec 4 palmes, titulaire de Médaille de la Résistance, de la Médaille des blessés de guerre et de plusieurs autres décorations, le Général de Corps Aérien Jean-Paul ARBELET, a été élevé le 5 janvier 1983 à la dignité de Grand Officier de la Légion d'Honneur pour la qualité de ses éminents services tant en opérations qu'en unité et en état-major.

Yvan Escrihuela

ANCIEN C.E.M.A.A. LE GENERAL ACHILLE LERCHE NOUS A QUITTE.



En 1987, j'ai eu l'honneur de lui présenter mon Escadron en Nouvelle Calédonie.

Il entre à l'École de l'air le 27 septembre 1951, dans la promotion EA 51 « commandant Jeandet ». En mars 1953, il est envoyé aux États-Unis, au Centre de formation du personnel navigant. Breveté pilote de chasse, le lieutenant Lerche est affecté en novembre 1954 à l'escadron de chasse 1/12 Cambésis, stationné sur la Base aérienne 103 Cambrai-Épinoy, où il vole sur Dassault Ouragan. L'escadron réceptionne ensuite des Mystère IV dotés de commandes hydrauliques. Les accidents sont nombreux, ce qui le sensibilise à la sécurité des vols.

Il effectue ensuite sa transformation sur Super-Mystère B2.

En 1957, il sert au Maroc et en Algérie comme pilote à l'escadrille d'avions légers et d'appui (EALA), une des escadrilles « parrainées » par une unité de chasse de métropole. Du fait de ses missions d'appui au sol, l'EALA entretient des relations cordiales et une coopération étroite avec deux unités de l'armée de terre. Effectuant des patrouilles le long de la frontière entre l'Algérie et le Maroc, Achille Lerche tire sur un dromadaire avec son T-6 Texan, ce qui lui vaut une sanction. Il fournit également un appui aérien lors d'opérations terrestres à Timimoun. Il y fait la connaissance du lieutenant-colonel (et futur général) Bigeard. Ce dernier témoigne une grande confiance envers les aviateurs et leurs T-6 armés.

En décembre 1957, il retourne à Cambrai en tant que commandant de la 1ère escadrille de l'escadron de chasse 3/12 Cornouaille. Il y découvre le missile Nord-Aviation 5103. En décembre 1959, le capitaine Lerche effectue un deuxième séjour en Algérie. Il est nommé commandant en second d'un PC avancé en Kabylie, à Tizi Ouzou. Après transformation sur hélicoptère, il mène des opérations avec des chasseurs alpins, déplorant l'absence de coordination entre unités. Il reçoit à Tizi-Ouzou la visite du général de Gaulle, qui arrive de manière imprévue en hélicoptère. Désigné pour le PC de l'opération Jumelles, il découvre la 10e division parachutiste, une unité d'élite ; ainsi que l'attitude du général Challe, qui rejoindra les activistes pro-Algérie française en participant au putsch des généraux d'avril 1961.

En 1960, il revient à Cambrai, où il est affecté au Commandement de base. En mars 1961, il retourne à l'escadron de chasse 1/12 Cambrésis comme commandant en second, puis commandant de l'escadron 1/4. Il participe ainsi au premier NATO Tiger Meet, organisé en Grande-Bretagne en juillet 1961.

Admis à l'École supérieure d'électricité (Sup'Elec) en septembre 1963, il est diplômé ingénieur à l'issue de son stage, et prend le commandement du Groupe électronique 30/450 alors basé à Lahr (RFA). La guerre électronique est une chose nouvelle qui suscite l'incompréhension et la perplexité des chefs de l'Armée de l'air. Le budget qui lui est consacré en témoigne, sans commune mesure avec les sommes qu'y consacrent les Américains.

En octobre 1967, le commandant Lerche est affecté au Bureau des programmes de matériels de l'État-Major de l'Armée de l'air (EMAA) comme chef de la section « équipements », puis chef de la division « télécommunications ». Il participe au choix d'équipements pour le SEPECAT Jaguar.

Le lieutenant-colonel Lerche entre à l'École supérieure de guerre aérienne (ESGA) en septembre 1971. A la sortie du Cours supérieur interarmées, il est affecté au Cabinet du Ministre d'État chargé de la Défense Nationale. Il s'y occupe de sujets variés : les questions d'espace aérien (il prépare un plan en cas de grève des contrôleurs civils), la construction d'une piste d'atterrissage au camp du Larzac, diverses questions relatives au camp de Canjuers, la piste de l'atoll de Hao. De septembre 1975 à décembre 1976, le colonel Lerche commande la Base aérienne 103 Cambrai « commandant René Mouchotte ». Cette base est confrontée à la transformation sur Dassault Mirage F1, ce qui soulève des besoins d'infrastructure (il doit négocier l'achat de parcelles de terrain supplémentaires) et humains (la difficile transformation des pilotes et des mécaniciens).

Il est ensuite nommé chef du Bureau des plans généraux (BPG) à l'État-major de l'Armée de l'air et travaille au modèle d'armée demandé par Yvon Bourges, qu'il doit diffuser au sein de l'Armée de l'air, à la protection des bases aériennes, à la politique nucléaire (il remet au Chef d'État-major une étude sur le nucléaire).

Promu **général de brigade aérienne en janvier 1979**, le général Lerche devient en juin 1979 chef du Cabinet militaire du Ministre de la Défense Yvon Bourges. Il est associé par le ministre à toutes les décisions. Il porte un jugement critique sur la personnalité ainsi que sur les méthodes de travail du ministre Yvon Bourges, relevant ses travers et son attitude vis-à-vis des chefs d'État-major.

Yvon Bourges se montre toutefois un ardent défenseur des budgets militaires. Leur collaboration se termine par le départ soudain d'Yvon Bourges du ministère de la Défense. Cela ne facilite pas l'arrivée du nouveau ministre Joël Le Theule, que le général Lerche juge un personnage « déroutant et mal entouré ». Les méthodes de travail particulières de Joël Le Theule suscitent des relations difficiles entre le ministre et son cabinet militaire, ainsi que de vives tensions parmi ses collaborateurs. À la mort subite de Joël Le Theule, la nomination de Robert Galley est vécue plutôt avec soulagement par le général Lerche. En dépit de la personnalité et des occupations multiples de Robert Galley, les contacts entre le ministre et le général Lerche sont faciles. Il assure une transition en douceur avec Charles Hernu. Achille Lerche découvre, lors de cette affectation, dense pour les contacts personnels qu'elle ouvre, l'influence des différents groupes de pression : industriels, syndicats, élus locaux.

Le 1er juillet 1981, il devient général de division aérienne. Il prend le commandement des transmissions de l'Armée de l'air. Puis, le 22 novembre 1981, celui de la 2e Région Aérienne à Villacoublay. Il s'y investit dans de nombreux dossiers : les améliorations à apporter à la préparation opérationnelle, l'approvisionnement en pièces de rechange et aux accidents aériens, la réforme de la justice militaire et le partage de ses attributions avec la justice civile.

Nommé général de corps aérien à compter du 1er juin 1983, il devient général Major Général de l'Armée de l'air (MGAA) le 1er septembre 1983. **Le 16 octobre 1986, le général d'armée aérienne Lerche est promu chef d'État-major de l'Armée de l'air (CEMAA).**

Le général Lerche totalise près de 5000 heures de vol.

Carrière civile

Le 18 juin 1993, en Conseil des ministres, le général Achille Lerche est nommé secrétaire général de la Défense nationale (SGDN) sur proposition du Premier ministre Édouard Balladur. Il remplace Guy Fougier, Conseiller d'État, qui occupait ces fonctions depuis juin 1988 et qui réintègre son corps d'origine. La nomination de Guy Fougier avait constitué une rupture au sein du SGDN. Ancien préfet de police de Paris, Guy Fougier était un civil, ce qui n'était plus arrivé depuis le départ de Geoffroy Chodron de Courcel, en juin 1958. À partir de cette date, à l'exception du général Achille Lerche, devenu lui aussi conseiller d'État, tous les secrétaires généraux à venir seront désormais issus de la haute fonction publique civile : ministère des Affaires étrangères (Isabelle Renouard), Conseil d'État (Jean-Claude Mallet, Francis Delon) ou Cour des comptes (Jean Picq, Louis Gautier). Il quitte ses fonctions le 6 juillet 1995 au profit de Jean Picq, conseiller-maître à la Cour des comptes.

Il décède le 10 mai 2020 et ses obsèques sont célébrées dans la stricte intimité familiale le mardi 19 mai 2020 en l'église de Barbizon (Seine-et-Marne).

Distinctions

Commandeur de la Légion d'honneur
Commandeur de l'Ordre national du mérite
Croix de la Valeur militaire (3 citations)
Médaille de l'Aéronautique
Médaille d'or de la Jeunesse et des Sports

Yvan Escrihuela

Décès du général Mansion, « leader » du premier raid des Jaguar français lors de l'opération Tempête du désert



Il avait conduit le premier raid des Jaguar français lors du lancement de l'opération « Tempête du Désert », le 17 janvier 1991. Le général de brigade aérienne [GBA] Jean-Luc Mansion, alias « Schnappy », nous a quittés le 27 mai dernier, annonce l'armée de l'Air.

La carrière du général Mansion aura été exemplaire. Engagé en tant que sous-officier, il obtint son macaron de pilote de chasse à Tours, en 1975. Trois plus tard, il rejoignit l'École militaire de l'Air, à Salon de Provence. Affecté à la base aérienne de Dijon, il fit ses premières armes au sein de l'escadron de chasse [EC] 3/2 Alsace, avant d'être transféré à l'EC 2/2 Côte d'Or.

En 1990, l'officier changea de « monture » en laissant le Mirage pour le Jaguar, un avion dédié à l'attaque au sol, en prenant le commandement de l'EC 2/11 « Vosges », alors basé à Toul. C'est ainsi qu'il prit part à l'opération Daguet, nom de la participation française à l'opération « Desert Storm » [ou Tempête du Désert], menée par une coalition dirigée par les États-Unis afin de chasser les troupes irakiennes du Koweït.

Le 17 janvier 1991, sous les ordres du futur général Mansion, 12 Jaguar des 7ème et 11ème Escadres de chasse, chargés de bombes de 250 kg, de bombes lance-grenades anti-piste de type BLG66 Béluga et emportant un « barax » de contre-mesure électronique, un missile d'auto-défense Magic II ainsi qu'un réservoir pendulaire ventral de 1.200 litres, décollèrent, à l'aube de la base, d'Al Ahsa [Arabie Saoudite] pour détruire des dépôts de missiles SCUD et les défenses aériennes de la base Al-Jaber, située dans le centre du Koweït.

Précédés par des F-4G « Wild Weasel » protégés par des F-16 américains, les Jaguar français évoluèrent à très basse altitude en territoire hostile. Malgré des tirs nourris de canons de 30 mm et d'armes de petit calibre, les pilotes français réussirent leur première mission. Mais quatre d'entre-eux furent touchés.

Le moteur droit de l'avion du lieutenant Bonnafoux [« Bonaf »] prit feu tandis qu'un missile sol-air entra dans le réacteur gauche du Jaguar piloté par le capitaine Hummel [Mamel]. Les commandes de vol de l'appareil du lieutenant Christ [Jésus] furent endommagées. Enfin, le capitaine Alain Mahagne [Charlie] vit la verrière de son avion éclater sous l'impact d'une balle. Blessé, il réussit à ramener son Jaguar. Comme ses trois autres équipiers.

« Cela aura un impact sur la suite de la campagne aérienne, notamment l'abandon des runs d'attaque à basse altitude au profit des missions conduites en moyenne altitude », rappelle l'armée de l'Air.

« Jean Luc en tant que commandant d'unité a été leader avec succès d'une mission de guerre à la tête de ses troupes ce qui ne peut que forcer le respect, car ce n'est pas par hasard qu'on mène à bien ce genre de mission. Cela nécessite, compétence, expérience et l'adhésion de ses subordonnés », souligne l'amicale de la 11e Escadre de Chasse.

Après la guerre du Golfe, Jean-Luc Mansion fut admis à l'École supérieure de guerre aérienne [ESGA], avant de retrouver les Mirage 2000 en prenant le commandement de l'escadron de chasse 1/4 Dauphiné, entre 1993 et 1996. Par la suite, après avoir une affectation au centre d'opérations air de l'état-major de l'Armée de l'air, il fut nommé commandant de la base aérienne 126 de Solenzara [entre 2001 et 2003], puis chef du groupement air au sein du Collège interarmées de défense.

Sous-chef emploi du commandement de la force aérienne de combat en 2006, le colonel Mansion fut promu général de brigade aérienne en 2007, après avoir commandé les « Éléments français au Tchad ».

Le général Mansion était notamment officier de la Légion d'Honneur et commandeur de l'ordre national du Mérite en 2000. L'association des anciens élèves de l'École de l'Air précise que ses obsèques auront lieu le 2 juin, à Annecy.



Le jaguar engagé dans la guerre du Golfe.

1940, la bataille de France 14 mai, l'échec de l'aviation alliée

C'était, il a 80 ans. Alors que l'on commémore dans la discrétion (cause COVID 19) la victoire des alliés sur la barbarie nazie, on passe sous silence ces six semaines qui ont marqué au fer rouge l'histoire de notre Armée. Du 10 mai au 25 juin, ce que l'on appelé la « débâcle » n'a pas été une promenade militaire pour l'armée allemande. Durant la bataille de France, les pertes allemandes ont été proportionnellement plus élevées que les six premiers mois de guerre sur le front russe et que les trois mois de la bataille de Normandie en 1944. L'héroïsme des troupes françaises n'est pas à mettre en doute car il a été démontré à plusieurs reprises, lors des nombreux combats trop méconnus. Nos aviateurs ont fait preuve de bravoure avec les moyens qu'ils possédaient et les ordres parfois incohérents qu'ils recevaient. L'action des Armées françaises n'a pas empêché la défaite, mais le sacrifice de nos combattants de mai-juin 1940 a en grande partie sauvé la Grande Bretagne de l'invasion allemande. Winston CHURCHILL l'a reconnu. A la fin de la Bataille de France, la luftwaffe ne possède plus que 841 bombardiers opérationnels et un peu plus de 700 chasseurs. Près de 1600 avions allemands ont été détruits ou endommagés du 10 mai au 25 juin. Gloire à nos aviateurs qui grâce à leur bravoure et leur sens du devoir ont porté haut les ailes de la France



Le dernier Morane Saulnier Ms 406 encore en état de vol. Ce modèle participa à la tentative de riposte de l'aviation alliée au-dessus de Sedan le 14 mai 1940.

Extrait des propos de Gonzague Vandamme dans sa rubrique « la bataille de France au jour le jour ». Publié le 14/05/2020

C'était il y a 80 ans. Après la percée des Allemands à Sedan, les aviations française et britannique tentaient une riposte tardive pour empêcher les troupes ennemies de franchir la Meuse. En vain...

A Sedan, le pont de Gaulier est à présent complètement opérationnel. 60 000 soldats, 22 000 véhicules dont 850 chars s'apprêtent à l'emprunter. C'est le véritable cordon ombilical de l'armée allemande. Détruire ce pont, ce serait casser l'élan de l'offensive d'Hitler. Cette fois, l'Etat-Major français prend conscience du danger. Le général français Billotte donne ses instructions : *"La victoire ou la défaite passent par ces ponts"*.

A 5h30 du matin, la première vague de bombardiers alliés fond sur le pont de Gaulier. Mais dans la nuit, les Allemands ont disposé un mur de feu de 303 canons anti-aérien. L'armée de l'air allemande a mobilisé également 814 avions pour contrer l'attaque alliée.

Français et Britanniques n'ont que 152 bombardiers et 250 avions de chasse dans ce secteur. Malgré le déséquilibre des forces, les aviateurs alliés se jettent dans cette mission-suicide par vague de 10 à 20 avions, là où il en aurait fallu des centaines pour avoir une chance.

Jusqu'à minuit, 27 assauts vont être menés, tous échoueront. Entre 16 et 17 heures, 71 bombardiers britanniques s'approchent du pont, 40 sont abattus, aucun ne touchera l'objectif.

Le colonel allemand von Hippel témoigne : "Sans arrêt, avec un cran remarquable, les Potez et Morane viennent attaquer leur objectif ; ils volent à basse altitude avec une grande audace. Car il faut du cran et de l'audace pour plonger si près de cet enfer que déclenchent nos canons anti-aériens, car les Français savent aussi bien que nous ce que cela signifie de détruire ce pont. Ils n'y parviennent pas... un avion déjà touché, en proie aux flammes, fonce soudain vers le pont "

Les bombes qu'il lâche n'atteignent pas l'objectif, l'appareil rate le pont et explose en s'écrasant au sol un peu plus loin. Son pilote a sauté de l'avion au dernier moment, il passe cinq mètres au-dessus d'un char qui traversait à ce moment-là. Le pilote coula dans la Meuse. La chance est toujours du côté des Allemands en ce 14 mai. 167 avions alliés furent détruits ce jour-là. Le pont de Gaulier est toujours debout.



Pont de Gaulier le 14 mai, une ambulance chenillée allemande croise une colonne de prisonniers français. / © Heeresfilmstelle Spandau-Ruhleben

Contrairement à une idée reçue, l'aviation française ne fut pas absente des combats en 1940. Moins nombreuse que l'aviation allemande, ses pilotes étaient mieux formés. 733 avions allemands ont été abattus en combat.

L'avion français Dewoitine D520 était le meilleur avion que les français pouvaient opposer aux Allemands en 1940. Il rivalisait avec les Messerschmitt. Mais l'armée de l'air allemande avait concentré 2600 avions sur le front alors que les alliés ne pouvaient compter que sur 1450 avions sur la même zone.

"A chaque division aérienne on affectait des corps aériens, ce qui fait qu'il y avait des corps aériens complètement débordés comme ici à Sedan, ils n'arrivaient même pas à pénétrer sur le secteur de Sedan, puis d'autres du côté de la Ligne Maginot, de Laon,... et bien eux ils attendaient", nous expliquait, en juin 2010, Jean-Claude Forêt, le président des anciens combattants de Floing-Gaulier.

"Alors que les Allemands ont mis plusieurs milliers d'avions ce jour-là d'un seul coup. Quand les Stukas attaquaient ils étaient 200, 300, 400... et quand une escadre arrêtait d'attaquer une autre prenait le relais. Les Français étaient restés sur l'idée de 14/18. Les chars devaient accompagner l'infanterie, ils roulaient au maximum à 40 à l'heure, alors que les Allemands ont mis d'un seul coup des centaines de chars et ont tout bousculé. Ils avançaient comme dans du beurre car les avions bombardaient les points de résistance devant eux. Et pour aller encore plus vite les fantassins allemands montaient sur les chars. Les Russes ont copié cela plus tard".

En Belgique, les combats font rage.

A quelques kilomètres de là, près de Dinant en Belgique, le général allemand Erwin Rommel rencontre plus de difficultés que son collègue Guderian pour passer la Meuse.

Les pertes allemandes sont lourdes face à la 18e division d'infanterie française. Avec seulement 21 canons anti-chars, les Français s'opposent près de 24 heures aux 218 blindés de la Panzer division de Rommel.

Celui-ci, conscient des difficultés, prend beaucoup de risques pour commander ses hommes au plus près des combats. Près du bois d'Onhayé, Rommel sera blessé à la joue par un éclat d'obus de l'artillerie française, raconte l'historien Dominique Lormier. Mais sous le poids du nombre et les bombardements des Stukas, les Français finiront par céder.

La Meuse est également passée entre Houx et Dinant. D'autres ponts sont jetés sur le fleuve pour faire passer les chars.

Plus au nord, à Gembloux, près de Namur, les combats font rage également. Grâce à la victoire des chars français la veille à Hannut, 34 000 Français et une puissante artillerie bloquent pendant 48 heures 40 000 soldats allemands et 500 chars. Mais l'armée française doit battre en retraite car plus au Sud à Sedan le front craque. Le 110e régiment d'infanterie de Dunkerque et le 43e de Lille participèrent à ces combats.

Le Calaisien André Boutoille fait partie de ces troupes françaises trop avancées en Belgique. Avec son régiment d'artillerie, il participe aux combats qui vont stopper les Allemands dans le centre de la Belgique. Une victoire inutile puisque l'armée allemande a ouvert une brèche énorme dans les Ardennes et menace de prendre les Alliés à revers.

Mais en ce 14 mai, André Boutoille l'ignore encore... "Quand on est arrivés sur place près de Namur, là ça bombardait", se souvient-il. "Je les ai vus descendre la Meuse là. Nous on était habillés avec le sac sur dos et tout le bazar, et eux ils descendaient en petite chemisette, avec des mitraillettes et des petites chenillettes, tous frais et dispos".

"On les regardait avec les jumelles. Notre artillerie a fait beaucoup de travail, notre commandant était un as pour les tirs. On en a démoli des Allemands, là. Et puis on a vu l'infanterie passer qui nous disait : "Qu'est-ce que vous faites encore là ?". On a reculé parce que les Allemands sont arrivés avec les chars, les avions... J'étais avec le fusil mitrailleur au bord d'un fossé, en position. Voilà que leurs bombardiers s'amènent. Un jeune lieutenant nous dit : "Qu'est-ce que vous attendez pour tirer ?" Un capitaine a crié surtout pas, vous êtes à découvert, vous allez vous faire massacrer. Si on avait tiré, je ne serais peut-être pas là...".

Le Nord se prépare

Dans le Valenciennois, ce 14 mai, le soldat Jules Beaulieux du 54^e régiment d'infanterie de forteresse, écrit à ses parents. Il est né en novembre 1917, fils d'un mineur d'Anzin. Depuis le 10 mai il est consigné comme tout son régiment. Il est affecté à la garde d'une tourelle blindée équipée d'une mitrailleuse lourde pour interdire le passage du pont du Sarteau à Fresnes-sur-Escaut. Il écrit : "*La belle vie est finie, nous sommes de garde, de jour comme de nuit. C'est terrible quand les avions passent au-dessus de nous pour aller bombarder*".

A Dunkerque, Jacques Duquesne entend la radio alimentée par la propagande alliée parler de plus de 30 000 civils morts à Rotterdam. A bout de ressources après à peine 4 jours de combats, les Néerlandais ont commencé des pourparlers de reddition dans la matinée. Malgré ces négociations, l'armée de l'air allemande écrasera la ville de Rotterdam à 13h30.

1300 bombes sont lâchées faisant un millier de victimes civiles et détruisant tout le centre historique de la ville. Ce bombardement n'avait aucun intérêt stratégique, les Néerlandais s'apprêtaient à se rendre

Cette nouvelle aura un retentissement important parmi les habitants des régions du nord qui se souviennent de l'occupation allemande de 14/18. Certains commencent à s'organiser pour évacuer la région.

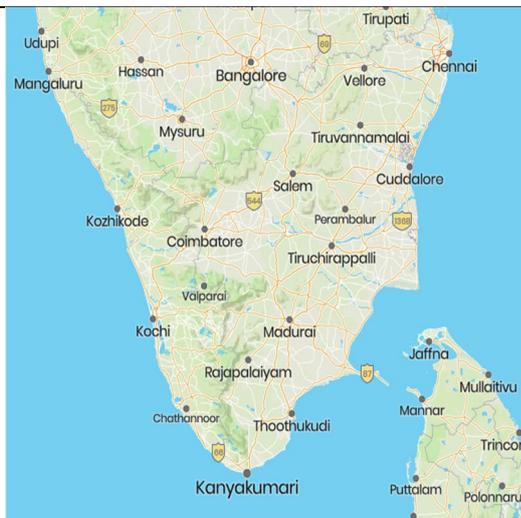
C'était le 14 mai 1940 !!!

Yvan ESCRHUELA

L'INDE SOUS COVID - 19

Février 2020, Tamil Nadu

De Kanyakumari (pointe sud de l'Inde) à Chennai, l'état indien du Tamil Nadu dégage la puissance des grandes civilisations. Bercé de spiritualité, cet état regorge d'ashrams, lieux sacrés et temples millénaires qui n'ont rien à envier aux plus grandes merveilles du monde. Le faible développement au tourisme international offre encore, pour certains sites, une authenticité déstabilisante.



Temple de Tiruvannamalai

Mars 2020, Kerala

Entre balades nautiques dans les backwaters, médecine ayurvédique, art culinaire et plages idylliques, l'état du Kerala apparaît comme la perle d'un tourisme orienté sur la relaxation. Tout juste, Fort Kochi nous rappelle, par son architecture et la sépulture de Vasco de Gama son passé colonial. ...Pourtant, au fil des jours, les lieux commencent à se vider de leurs touristes.





Backwaters



Plage Palolem et céiste

18 mars 2020 – Goa

L'arrivée à Goa marque un changement radical d'ambiance à l'égard des occidentaux. Les innombrables demandes de selphies par la population locale ne sont plus d'actualité, les hôtels sont portes closes ou affichent « *no vacancy* » probablement pour éviter l'accueil de touristes inmanquablement porteurs du virus Covid-19.

...Sur le trajet qui mène à la vieille ville de Goa, début d'altercation avec une autochtone qui ne supporte pas la présence d'un occidental dans son bus...



Cathédrale Sainte Catherine de Goa

21 mars 2020 – Mumbai

Malgré ses 20 millions d'habitants, cette ville mondialement réputée pour sa surpopulation est étrangement calme. Les transports publics autrefois bondés sont aujourd'hui quasi-désertés...Quelques heures plus tard, le premier ministre Modi décrète officiellement le « *lockdown* » sur l'ensemble du pays.

Coincé dans une chambre d'hôtel de 8 m² à priori pour de longues semaines, dans un contexte hostile et avec de fortes incertitudes sur les capacités d'approvisionnement en nourriture, la situation se complique. Un retour vers la France est inéluctable via l'unique vol spécial de rapatriement depuis Mumbai organisé par le consulat.



04 avril 2020

...Un mail quelques heures avant le départ pour indiquer le circuit de ramassage avec l'heure de passage devant chaque hôtel...

04h30, le bus du consulat arrive, embarquement rapide et poursuite de la récupération d'autres passagers avant le départ vers l'aéroport. Sur la route, au détour d'une rue, une file d'une cinquantaine d'indiens marchent à genoux, les mains sur la tête, sous les matraques de la police. Dans ce contexte de confinement où la verbalisation est illusoire, c'est la répression physique qui fait loi...

08h30, l'aérogare est déserte, seuls quelques militaires, agents d'aéroport et médecins checkent l'état de santé de chaque passager. Le tarmac déshumanisé est couvert d'avions immobilisés, bus et d'engins de manutention.

11h00, embarquement dans l'avion pour 3 nouvelles heures d'attente avant décollage.

Je quitte une Inde, certes en proie à l'épidémie du Covid-19, mais aussi et surtout à une explosion de la misère et du risque de famine dans des bidonvilles surpeuplés.

Un grand merci au consulat de France à Mumbai qui a su gérer la situation quand le piège commençait à se refermer...



Pappy Boyington

ET SI LE PETIT PRINCE REVENAIT.....

Je venais de descendre de l'avion et comme depuis le lâché de mon premier élève en novembre 1955, je le regardais remonter la piste avec la même boule dans la gorge quand une petite voix me dit :

- T'en fais pas, il est prêt, tout se passera bien d'ailleurs, tu le sais.

Je regardais ce décollage, effectivement tout allait bien et je me tournais pour voir un petit bonhomme qui me souriait.

- Je suis en visite dans la région et je constate que tu utilises toujours tes étranges machines, elles paraissent plus simples à utiliser que les anciennes, peux-tu me faire connaître ton club ?

Il s'en alla au club et parut stupéfait de voir autant de documents affichés aux murs, il en déduisit que ses habitants devaient être fort sages pour se soucier autant de leur sécurité.

Son premier contact fut avec celui qui semblait être le Roi.

- *Dites-moi, Sire, pourquoi avez-vous fait coller tant d'affiches louant la prudence dans votre royaume ?*

- Parce que c'est nécessaire, répondit le monarque. C'est la meilleure chose qui soit pour mes sujets. Les conseils diffusés doivent être connus de tous et mis en application. Ce sont aussi des règlements et je suis garant de leur strict respect.

- *Et vous-même, Sire, respectez-vous la règle du jeu ?*

- Moi, je n'écoute pas les conseils. Je les donne. N'est-ce pas la façon d'affirmer que je suis le Roi et que je représente la Loi ?

Un peu étonné, le Petit Prince, pour satisfaire sa curiosité grandissante accosta alors l'un des vassaux du Roi qui était en train d'orchestrer l'activité intense de la journée.

- Ces affiches, répondit-il, empoisonnent surtout mon existence. Moi j'élabore la planification du travail. Plus il est fourni, mieux cela vaut et, si tout se passe bien, je serais un jour Calife à la place du Calife.

- *Mais alors... tenta de poursuivre le Petit Prince.*

- Je n'ai pas le loisir de philosopher avec vous, clôtura le vassal. Pardonnez-moi, je n'ai d'ailleurs jamais le temps de philosopher avec personne, je n'ai plus le temps de faire de briefing, encore moins de debriefing, mes élèves s'habituent presque toujours.

Le Petit Prince, un peu gêné d'avoir distrait ces dignitaires très affairés, se retrouva en un lieu plus quiet du club. Là un vénérable patriarche était en train de louer le bon vieux temps devant un jeune auditoire ébahi.

- Je vous parle d'une époque sans réglementation, où nous avons plus de casse, mais la sélection naturelle purifiait la race, ces maudites affiches sont le signe de notre déclin ; et pour vous le prouver je vais vous raconter comment.

Le Petit Prince ne voulut pas en entendre plus. Revenu de son enthousiasme, il était déjà moins émerveillé par ces grands pilotes devant l'éternel.

- Pour mon compte, lui avoua un jeune, je ne sais plus à quel saint me vouer. Ce qui est normal un jour ne l'est plus le lendemain, par exemple les avions doivent être rentrés pleins effectués mais tout le monde les laisse au soleil dès la fin du vol. Parfois il faut être rigoureux, parfois il faut faire des impasses, en particulier ne rien écrire sur le carnet de route car l'avion ne peut plus voler. J'en arrive à me débrouiller, pas vu... pas pris...

Les grandes personnes sont bien étranges se dit le Petit Prince en lui-même, mais jamais il n'oubliait une question une fois qu'il l'avait posée.

Aussi il alla vers la salle de cours où semblait régner une atmosphère studieuse ; car il put ainsi assister au debriefing du nouveau lâché. Je faisais le point avec mon élève sur les problèmes posés par ce premier vol ; il me dit alors :

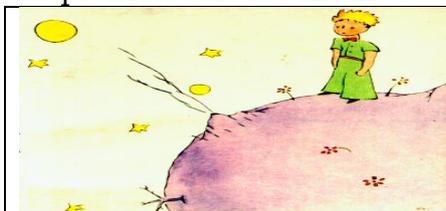
- *Voilà le fruit de ton travail, un nouveau pilote, et pourtant tu sembles le plus triste du club.*

- Je croyais avoir semé l'idée de sécurité des vols, je pensais que mon expérience pouvait servir, que le bon sens et la réflexion seraient le moteur principal de notre activité, que les réunions et les discussions éviteraient aux jeunes pilotes mes erreurs passées. C'est pour cela que je suis triste, je croyais bien faire mais tout cela ne sert à rien, l'ambiance n'y est pas, il y a tellement à dire que je préfère me taire.

- *Ton intention est bonne, ne sois plus triste, ne renonce pas, certaines causes exigent une persévérance de tous les instants. Et puis un jour, les vaniteux, les aspirants Califes, se tairont, le recul face à l'action se prendra naturellement, le bon exemple et le bon sens serviront à convaincre. L'ambiance, la bonne, sera revenue car n'oublie pas mon secret : " On ne voit bien qu'avec le cœur, l'essentiel est invisible pour les yeux " (1)... les jeunes sauront à nouveau où ils doivent aller.*

Le Petit Prince s'en fut.

Les grandes personnes sont décidément bien bizarres, se dit-il simplement en lui-même durant son voyage.



Juin 1998 - Charles ROULET

(1)-Extrait :Le Petit Prince d'Antoine de Saint-Exupéry.

LE PETIT PRINCE EN VISITE

Le Petit Prince revint un matin de juillet car une grande effervescence régnait sur notre aérodrome, comme d'habitude il fût discret et me demanda de sa petite voix les raisons de cette agitation.

- Je suis à nouveau en visite dans ta région et j'observe que tu utilises toujours tes étranges machines, cependant il me semble qu'aujourd'hui tu inities des profanes aux joies du vol, peux-tu me guider dans ton club et m'expliquer ces agitations ?

Le grand jour des soixante-cinq ans du club était arrivé, la manifestation devait être exceptionnelle, tout le conseil d'administration était là, les groupes responsables de la canalisation des visiteurs œuvraient, les buvettes étaient prêtes pour accueillir tous nos invités.

Nous sommes ensemble venus visiter le cœur du club, le Roi régnait au milieu de ses sujets, tous déferents attendaient les directives qui tardaient à tomber, le Petit Prince demanda :

- Sire vos sujets sont attentifs à vos dernières recommandations, ils attendent avec dévotion vos dernières paroles.

- Tout est écrit sur les tableaux, répondit le monarque. Les conseils diffusés doivent être connus de tous et mis en application. Ce sont aussi des règlements et je suis garant de leur strict respect, je sanctionne verbalement en présence de tiers les fautifs afin d'asseoir mon autorité.

- Sire vous oubliez ainsi la courtoisie qui était aux siècles passés la politesse des puissants, ne craigniez-vous point de froisser vos aînés en les traitant ainsi ?

- Moi, j'ordonne même si cela vous paraît excessif. N'est-ce pas la façon d'affirmer que je suis le Roi et que je représente la Loi ?

Un peu étonné, le Petit Prince, pour satisfaire sa curiosité grandissante accosta un Vassal du monarque qui affichait les informations météorologiques :- Ces tableaux me rendent insomniaque, je n'ai plus le temps de lire ces informations dont la plupart sont périmées, et les plus importantes du jour absentes.

Passait dans le club un officier supérieur, en tenue blanche, portant une sacoche de documents ; le Petit Prince lui demanda les raisons de cette présence officielle dans des enceintes civiles :

- Je suis le Directeur des vols pour cette journée et mon rôle consiste à rappeler aux divers participants les règles essentielles de sécurité, à contrôler les qualifications et la validité des licences de tous les pilotes devant utiliser l'espace aérien de la manifestation.

Voici une journée mémorable, pensa le Petit Prince, aucun pilote ne volera avec une licence périmée ou sans l'entraînement indispensable.

Il partit alors vers des espaces plus cléments à ses yeux, mais il n'oubliait jamais ses amis.

Quelques mois plus tard, un samedi alors que j'étais déjà descendu de l'avion et que ma dernière élève décollait pour son premier solo une petite voix connue me disait :

- Tu dois être bien heureux de voir le résultat de tes efforts, comme d'habitude tu sais que tout se passera bien, pense à la joie de ce nouveau pilote à son retour.

- *J'étais absent bien longtemps car je devais étudier les nouvelles JAR FCL 1, tu sais que j'ai d'autres amis sur ta planète, il me semble qu'enfin tout le monde parlera la même langue et utilisera les mêmes règles, la responsabilité de chaque pilote sera mise en exergue et, à terme, devraient disparaître toutes ces affiches donnant des directives parfois contradictoires.*

Alors le Petit Prince partit en visite de notre Club, à sa première halte, il trouva le Club House fermé et s'en étonna, ce lieu de convivialité lui semblait indispensable à la vie d'une association de pilotes. Un Quidam lui apprit que les déficits importants justifiaient cette décision, le nouveau conseil d'administration n'ayant pas de solution possible, mais par contre grâce à quelques bénévoles, dans le hangar des amateurs, un lieu permettait de rassembler les nostalgiques des années heureuses.

Arrivé au centre d'Administration, le Petit Prince trouva le lieu désert à l'exception de la comptable. *Bonjour Véronique comment allez-vous ? je cherche les nouveaux dirigeants.* Il constatât alors l'absence de membre du conseil comme celui de moniteur. Pour s'informer il lût les comptes rendus des derniers conseils d'administration et comprit pourquoi tout le monde semblait triste alors que le ciel était si bleu.

Pendant que le Petit Prince visitait et que j'attendais, sur le tarmac, le retour de ma jeune lâchée je rêvais à un Aéro-club extraordinaire où :

- le Roi des Rois, l'Argentier, le Scribe, le Roi seraient attentifs aux espoirs des sujets et des esclaves, où ils s'imposeraient grâce à leur souci permanent du dialogue.

- Ces Monarques prendraient exemple sur leurs grands anciens comme Didier DAURAT pour l'organisation, Henry GUILLAUMET pour sa persévérance et sa gentillesse, Jean MERMOZ ainsi que Georges GUYNEMER pour leurs compétences techniques, Antoine de SAINT EXUPERY pour l'écoute des autres et la rédaction des synthèses.

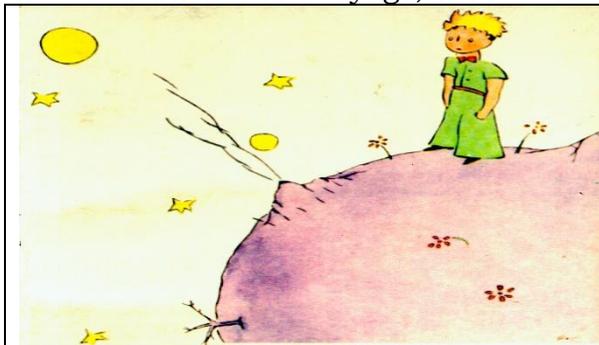
- Les jeunes pilotes ou instructeurs écouteront religieusement les récits des anciens puisant ainsi les réflexions afin d'améliorer leur expérience et leur savoir.

- Les anciens auraient leur place de conseillers afin de partager avec les "Puissants" leur amour du vol en toute sécurité.

Le Petit Prince, revenu près de moi me sortit de mes chimères, *voici ton nouveau Pilote qui revient, je te laisse seul pour la féliciter, à bientôt.*

Le Petit Prince s'en fut.

Les grandes personnes sont décidément bien bizarres, se dit-il simplement en lui-même durant son voyage, elles ne savent plus la courtoisie ni la gentillesse.



Mai 2001 -Charles ROULET

(1) Extrait : Le Petit Prince d'Antoine de Saint-Exupéry



Secteur 550 VAR