

Résumé de l'entretien avec  
**le Général Yvon GOUTX (2)**  
le mardi 16 mai 2017 à l'AéCF

**Bonjour mon général ou plutôt re-bonjour. En guise de transition, après ce que vous nous avez raconté la semaine dernière, nous allons repartir dans le Golfe puisque ce fut un moment clé en particulier pour l'aviation et que beaucoup de transformations ont suivi cette aventure. Ces transformations vous les avez vécues au Sirpa Air. Que pouvez-vous nous dire des conséquences tirées de la guerre du Golfe au niveau aérien?**

Le principal défaut qu'on a trouvé dans l'emploi des Forces sur un théâtre comme le Golfe contre Saddam Hussein, c'est le manque de travail en commun entre les différentes armées. Je crois que ça a été le début de «l'inter-armisation» au sens propre. Une des choses que j'ai vécues là-bas et qui fut une conséquence de la première mission faite par mes camarades du 2/11 le 17 janvier c'est que les informations concernant le renseignement sur l'adversaire, ne passaient pas à tous les niveaux: elles passaient mal. Il y a donc eu après la création de la **Direction du Renseignement Militaire (D.R.M.)** qui fut la conséquence de cet état de fait. On s'est aperçu, pour être très précis, que nos camarades du 2/11 « Vosges » sont passés sur un PC de Division dont ils n'avaient pas connaissance lors de cette mission du 17 janvier. Nous avons eu beaucoup de chance puisque sur les douze avions qui ont effectué la mission, quatre ont été touchés et deux sont rentrés sur un moteur dont un, le capitaine Humel sur le A 91 YG (l'avion avec mes initiales), a pris un missile dans le réacteur droit et a eu beaucoup de chance qu'il n'explose pas! Le capitaine Mahagne s'est aussi pris une balle de Kalachnikov entre les deux épaisseurs du casque! Bref ils ont eu beaucoup de chance lors de cette mission! Et quand **Humel** accompagné de **Franck Bonnaffoux** (un de mes pilotes de la 7ème Escadre) se sont posés sur la première base qu'ils ont pu atteindre hors le territoire ennemi, c'est à dire sur la base américaine de Jubail, les Américains n'en revenaient pas qu'ils aient réussi à rentrer et à se poser. Quand ils leur ont demandé les cartes pour voir par où ils étaient passés, ils ont dit que les Français étaient fous! L'information existait, le service de renseignement avait la position de ce PC mais elle n'était pas arrivée aux unités aériennes. Tout cela a conduit à la création de la D.R.M. C'est un des éléments, ce n'est pas le seul mais s'en est un d'une grande importance.

Ensuite, le travail en Interarmées. C'est lié. Le fait que le 2ème Bureau de l'armée de l'Air n'ait pas les bons renseignements parce qu'ils n'avaient pas été donnés par le Bureau de Renseignement de l'armée de Terre... Tout cela a entraîné un certain nombre de conséquences et en particulier une réforme après la guerre du Golfe.

On s'est aperçu aussi, même si on n'avait pas attendu la guerre du Golfe pour en avoir conscience, que le **Jaguar** était un peu à bout de souffle. Cependant les Jaguar que j'ai eu l'honneur d'emmenner dans le Golfe en octobre 1990, étaient les plus récents mis à part l'avion prototype le A 1, mais la grande majorité des autres étaient tous équipés Laser et pouvaient tirer des missiles AS 30. Ces avions avaient dix ans d'âge et pour un avion c'est le tiers de sa vie. Ce n'étaient donc pas des vieux avions! Malgré tout, ils ne disposaient pas de tous les équipements nécessaires ce qui a d'ailleurs créé une polémique. Lors d'un voyage avec le Sirpa Air

quelques temps après, nous accompagnions nos relais d'opinion dans les différentes Armées et au cours du voyage, un Préfet m'a demandé comment-il se faisait que dans le Golfe nos Jaguar n'étaient pas capables de tirer de nuit! C'était le message qui était passé car les gens qui l'avait présenté, c'était encore un défaut du système, le responsable de la communication des Armées était un officier général de l'armée de Terre. Le patron du Sirpa Air, le colonel Roland, dont j'ai été le second pendant trois mois, connaissait, lui, parfaitement l'avion. Il n'était pas pilote mais avait été officier de marque du Jaguar. Il savait donc très bien qu'il pouvait tirer de nuit! La chose qui n'a pas été bien dite c'est qu'il ne pouvait pas tirer avec précision de nuit. C'était un défaut du Jaguar et c'est ce que j'ai précisé au Préfet. J'étais commandant d'une Escadre qui était encore nucléaire et si le président Mitterrand avait dû décider de nous envoyer délivrer l'arme, il n'était pas question de ne le faire que par beau temps!

L'avion n'avait pas de **GPS** non plus et quand je suis arrivé en octobre en Arabie Saoudite sur la base d' Al Ahsa, le général Lartigau qui commandait la Force Aérienne Tactique, m'a amené lui même, en novembre je crois, un GPS qu'il avait acheté dans le commerce en me disant de me débrouiller pour l'installer sur le Jaguar. Nous n'avions pas de GPS mais un calculateur avec une centrale aérodynamique qui marchait bien mais n'avait pas la précision d'une centrale à inertie, ni celle d'un GPS. Comme son nom l'indique le GPS (Global Positioning System) c'est un outil américain. Au début de la guerre du Golfe, les Américains ne nous ont pas donné la précision complète! Nous avons 180 mètres d'erreur! Et ce n'est, bien sûr, pas assez pour une bombe! Ce sont aussi les limites du GPS mais nous n'avions pas non plus de centrale à inertie. Il fallait donc moderniser notre flotte de combat et maintenant, nous avons des outils qui sont extrêmement performants et nos jeunes en profitent: Mirage 2000 N, D, -5 et Rafale.

Ce fut le moteur de la réforme mais aussi quand on achète un avion, le coût d'un Rafale n'est pas comparable à celui d'un Mirage III par exemple et le **budget** de la Défense n'est pas allé en augmentation. Depuis 1981, il a même été en perpétuelle descente. En 1969, à mon entrée dans l'armée de l'Air, c'était le premier budget de l'état. Je crois que c'est aujourd'hui le 3ème ou le 4ème. Le budget de l'Education Nationale est double de celui de la Défense. Je ne ferai pas de commentaire mais on pourrait en faire! Nos chefs ont des moyens limités mais des missions leur sont imposées par le Président de la République qui est le chef des Armées. Ils ont des missions principales, la mission nucléaire en est une qui coûte cher, la mission du renseignement est aussi importante, les satellites etc... Tout cela fait que notre flotte de combat comptait 450 appareils en ligne quand je suis entré dans l'armée de l'Air et ça a duré jusqu'à la fin de la guerre froide. Nous avons certes des Mirage V qui étaient à Colmar. Ces avions que le général de Gaulle avait interdit de livrer à Israël, avaient donc été commandés à **Marcel Dassault** comme un avion « beau temps ». Ils n'étaient pas adaptés pour combattre en Centre-Europe. Du fait de l'embargo imposé par le général de Gaulle, c'est l'armée de l'Air qui a récupéré les 50 avions. Sur les 450 cela faisait 50 avions avec lesquels on ne peut pas faire « raisonnablement » la guerre! Nous avons besoin d'avoir une flotte de haut niveau, ce qui conduisait à une diminution du nombre d'avions et même à celle des bases avec les restrictions budgétaires.

Le Jaguar anglais était non pas plus performant mais mieux équipé. J'ai fait la connaissance à Toul-Rozières d'un Anglais qui était en échange chez nous, comme nous avions un pilote en échange chez eux. C'était à l'époque de « Lamantin » et « Tacaud » (1977-78). Nous avons fait une mission comparable, nous étions, tous deux, des « chasseurs intelligents » (donc de la Re-

connaissance) et nous avons des échanges et **Alister Mathie**, qui malheureusement est mort depuis dans un aéro-club, il a été découpé en rondelles par son hélice (!), est un monsieur qui a donc fait du Jaguar anglais à **Coltishall** au **41ème Squadron**. Il disait préférer le Jaguar français en tant qu'avion mais pas en tant que système d'armes. Le Jaguar anglais dans ce domaine avait une instrumentation dont ne disposait pas le Jaguar français. Il avait des moteurs un peu plus puissants mais heureusement pour eux car l'avion était beaucoup plus lourd. Ils avaient aussi monté, ce que nous avons fait dans le Golfe, leurs missiles Side-Winder installés au dessus des ailes alors que nous dans le Golfe, c'était mon rôle au début sous les directives du général Lartigau, nous avons fait en sorte avec le CEAM de pouvoir installer un missile d'un côté. Nous avons enlevé un container de guerre électronique (le Phimat ou lance-paillettes) pour le remplacer par un missile Matra Magic II. C'était un missile d'auto-défense monté par un crash-programme qui avait évidemment coûté très cher (programmes hors budget à délai très court).

Quand le général Lartigau avait amené le GPS, il l'avait payé au prix du commerce et ce « crash-programme » nous l'avons fait nous même avec beaucoup de pragmatisme. C'était la guerre! J'ai demandé au chaudronnier (**CHOUMAC**) qui m'a installé le GPS, c'est comme ça qu'on a travaillé. Notre avion n'était donc pas équipé aussi bien qu'on aurait pu l'espérer. Il a donc fallu le changer après. Entre l'augmentation des coûts et la diminution des budgets, tout cela nous conduisait forcément à une réduction de la flotte de combat.

A l'origine quand le Rafale a commencé ses premiers essais, il était question d'en avoir 296 pour l'armée de l'Air. Aujourd'hui, on parle de moins de 300 avec ceux de la Marine à cause des réductions budgétaires. Bien sûr, nous voudrions bien en avoir plus!

Il y a aussi d'autres priorités. A l'heure actuelle nous sommes en train de remplacer le **Transall**. Il a de bons et loyaux services mais ces avions sont à bout de souffle. On les remplace par les **A 400M Atlas** qu'il faut sortir des chaînes, qui est aussi un avion jeune avec quelques petits défauts qui sont corrigés rapidement mais la montée en puissance de la Flotte prend du temps. La prochaine grosse commande attendue est le Ravitailleur, le **A330 MRTT (Multi Rôle Tanker Transport)**. L'avion est conçu, existe déjà, a déjà été commandé ailleurs (en Australie, je crois) à partir d'un Airbus A330. La France dispose encore aujourd'hui de 11 Boeing C135 FR plus, de mémoire, 3 KC 135 rajoutés me semble-t-il sous forme de leasing. Elle a donc 14 ravitailleurs et souhaite, au moins, avoir 12 A330 MRTT. Je ne sais pas si ce sera possible! Les capacités de l'avion sont supérieures à celles du C 135 FR mais le budget n'est pas extensible! Il y aussi a le fonctionnement, l'entretien, qui fait que nous sommes obligés de réduire le nombre de bases aériennes. Quand je suis entré dans l'armée de l'Air, il y avait trente escadrons de combat, il y en a moins de la moitié aujourd'hui. Ils n'ont pas le même nombre d'avions, les avions ont des capacités supérieures en terme d'efficacité. Intuitivement, je dirais qu'un Rafale peut remplacer quatre Mirage III! Ce n'est pas très rationnel mais c'est une manière de dire que les avions modernes apportent beaucoup mais si on n'en perd un au combat, c'est très loin d'être négligeable!

Le nombre de bases diminue. On a fermé la base de Dijon par exemple, l'Académie de la Chasse, la base de **Guynemer**! C'est quand même énorme! Il y en a eu d'autres aussi! Celle qui me touchait de près parce que j'avais demandé à la commander c'est celle de **Taverny**. Cambrai, Luxeuil qui a eu chaud aux fesses avec la crainte que ce ne soit que partie remise! On

ferme car il y a moins de moyens et qu'on veut réduire les coûts.

Un point essentiel a été apporté dans les années 70, c'est le ravitaillement en vol. Pendant la guerre froide il fallait pouvoir aller taper de l'autre côté du rideau de fer, et donc mettre les avions à Luxeuil par exemple. Pour certaines missions, on rentrait d'ailleurs «get, get». On n'était pas toujours sûr de pouvoir revenir si on avait été ennuyé de l'autre côté. Maintenant, le ravitaillement en vol permet des tas de choses. La frappe des Rafales au Mali a été déclenchée très rapidement. Ils ont fait trois ravitaillements au départ de Saint-Dizier, ils sont intervenu au Mali, ils ont fait deux autres ravitaillements et se sont posés à N'Djaména après 9 h 40 de vol! Des Jaguar ont fait 10 h 20 mais pas en mission de guerre. C'était une mission d'entraînement pour le Liban. La plus longue a été faite par un Mirage IV après la mission **Ouadi Doum** de 1986 et cette mission a dépassé les 11 heures!

### 19.00

Depuis Suez, en 1956, l'armée de l'Air n'avait pas fait d'opérations avant 1977 (pour les avions de combat). C'était « Lamantin » en Mauritanie, le Tchad, « Tacaud » et puis après il y a eu Ouadi Doum.

C'était une opération pour contrer les vellétés du colonel Kadhafi qui voulait mettre la main sur le Tchad. Il y a eu des échanges entre les deux parties et les deux frères ennemis, **Hissène Habré** et **Goukouni Oueddei**, qui se tapaient dessus. Oueddei était soutenu par les Libyens et Habré par la France. La France ne soutenait d'ailleurs pas Hissène Habré lui-même mais le gouvernement démocratiquement élu. Hissène Habré en 1973 avait tout de même tué un commandant de l'armée de Terre. C'est la politique, ce n'est pas à nous de juger.

Goukouni Oueddei avait été chassé de N'Djaména et il y a fallu intervenir à la demande des Tchadiens. Onze Jaguar du 1/11 au décollage de Bangui (République centrafricaine), ont été tirer la piste de Ouadi Doum. C'est une région qu'on appelle le BET (Borkou, Ennedi, Tibesti) dans la partie assez centrale du nord du Tchad au nord-est de Faya Largeau. Le **colonel Kadhafi** était en train de positionner une base qui devenait dangereuse pour N'Djaména. Le président **Mitterrand** a donc décidé de faire attaquer cette base. Ce fut fait le 16 février 1986 par onze Jaguar du 1/11 «Roussillon» guidés par le commandant Alban de Tellier. Ils sont intervenus avec des bombes anti-pistes et des bombes classiques de 250 kg. Malgré le compte-rendu peu favorables des média qui ont contesté les résultats, la piste a été neutralisée mais c'était surtout un signe politique fort. Le but était de donner un avertissement au colonel Kadhafi. Il se trouve que onze mois après, le colonel Kadhafi recommence en tapant sur nos « terriens » qui étaient du côté de Toro Doum où est tombé mon ami le capitaine **Michel Croci** en janvier 1984. Les libyens avaient tapé sur les postes tenus par l'armée de terre (comme Oum Chalouba) près de la ligne qui séparait le Tchad en deux parties. Le président Mitterrand a donc décidé de frapper à nouveau. Plusieurs options avaient été envisagées, y compris celle d'aller tirer en Libye, sur les terrains de sud-Libye ce qu'on appelle la Bande d'Aozou. Elle fait une centaine de kilomètres de large dans le sud-libyen à une trentaine de degré de l'horizontale. Elle se trouve au Tchad mais Kadhafi avait mis la main dessus et avait une base à **Aozou** et une autre à **Maaten al-Sarra** où étaient stationnés des avions de combat libyens. Il était donc envisagé d'attaquer.

L'état-major des Armées avait, lui, proposé une frappe dite « chirurgicale » en évitant tout dommage collatéral. Ca se fait beaucoup en ce moment et nos adversaires savent d'ailleurs

qu'on fait très attention à éviter de tuer des civils. L'escadron de chasse 3/3 « Ardennes » qui volait sur Jaguar, le seul de la 3ème Escadre, mettait en oeuvre le missile A.S 37 Martel. Une cellule de quatre avions se trouvait à Bangui et ils ont donc tenté une mission le 6 janvier 1987. Il y avait un Bréguet Atlantic de la Marine Nationale qui servait de PC volant, le chef de mission était à bord. Le rôle de cet avion était d'« astiquer » un peu le long du 16ème parallèle nord pour voir si les radars émettaient. Dans ce cas, il était PC volant. Les Jaguar décollent et, malheureusement, le radar de la base de Ouadi Doum n'émettait pas, ils sont revenus bredouilles se posant au retour à N'Djaména. J'étais à l'époque commandant du 1/33 « Belfort » sur Mirage F1 CR, c'était la première mission du « Belfort » depuis Suez. Les avions de reconnaissance qui avaient participé à l'opération de Suez étaient du 4/33 mais la plupart des équipages étaient du 1/33. Il n'y avait pas eu de mission depuis 1956. Nous étions en place à N'Djaména, nous venions de relever le 2/33 avec deux Mirage F1 CR et trois pilotes. Quand les Jaguar sont rentrés, le commandant d'escadron n'était pas très content. Un des avions avait eu une panne de missile à la mise en route et est resté au sol. On n'est jamais très heureux dans ces cas là, comme cela avait été aussi le cas lors de la première attaque de Ouadi Doum. C'est notre métier et on veut prouver qu'on est capable de le faire et il est donc très frustrant de rester au sol! Donc, le commandant Thierry Lebourg, c'était son premier détachement africain, il venait du Mirage IIIE et avait peu d'heures sur Jaguar. Il avait décollé devant les deux autres, le quatrième étant cloué au sol. La mission n'avait pas marché puisque le radar n'émettait pas, condition nécessaire pour tirer le missile. Au retour, il a eu une altercation avec un officier d'état-major qui voulait les renvoyer à Bangui. Les Libyens qui avaient une antenne à côté du terrain de Bangui savaient très bien qu'un décollage par nuit noire à six heures du matin avec un brouillard à couper au couteau, n'était pas un vol d'entraînement! Ce qui avait été la cause de l'absence de mise en émission du radar de Ouadi Doum. Ils savaient pourquoi les Jaguar décollaient! La mission est donc repartie le lendemain mais de N'Djaména cette fois! L'idée était d'envoyer une patrouille légère pour forcer les radars à émettre. Cette mission a été confiée aux Mirage F1 CR et c'est moi qui ai fait cette mission. J'ai choisi celui des deux autres pilotes qui me paraissait le mieux à même de réussir cette mission. Ce n'était pas facile mais il faut faire un choix. Comme les camarades du 3/33 « Ardennes » s'appellent les « cochons », à cause de leur insigne, le sanglier, ils nous ont appelé les chèvres! Nous avons fêté les 30 ans, de cette mission, il n'y a pas longtemps à Nancy-Ochey. A vie je resterai « les chèvres » avec mon ami Claude Dischly qui était mon équipier.

La mission consistait donc à présenter une menace pour la base de Ouadi Doum en venant d'un secteur qui n'était pas le même que celui des Jaguar. Nous disparaissions des scopes au moment où nous étions sûrs que tout marchait bien et les Jaguar pouvaient tirer dans de bonnes conditions. Je pourrais raconter cette mission pendant des heures car elle a marqué les esprits et aussi parce que nous, les deux Mirage F1 CR, avons été coursés par des chasseurs adverses. Nous devons rentrer en altitude sans ravitailler et en fait en passant travers de **Faya Largeau** mon coéquipier m'a annoncé qu'il était éclairé par une conduite de tir. Tout cela était en code car ce n'était que la deuxième fois que nous parlions depuis le décollage! La première rupture du silence ce fut quand Guy Wurtz a tiré son missile et la deuxième ce fut quand mon équipier a annoncé: « BF, 10h, 9h, 8h... ». Le BF est un système de contre-mesure passif qui enregistre les détections radar, quand il est illuminé par un radar. 10 h, c'est avant gauche, 9h

travers gauche et 8h arrière gauche. On a su plus tard qu'il s'agissait d'un ZSU 23-4, du Gun Dish. C'est un petit radar de conduite de tir d'une saloperie qui s'appelle le ZSU 23-4, un quadritubes de 23 mm monté sur char. Croci avait pris du 23 mm, c'est comme ça qu'il est mort. Ce n'était pas très sain d'autant que Claude Dischly était à ma droite en défensive, de front à peu près deux kilomètres et moi, j'étais plus près que lui de la station. Nous avons donc fait un peu d'huile dans ces circonstances!

Nous nous sommes collés par terre, on a mis la manette plein gaz et il a fallu jouer avec le relief, les superbes cheminées de fées. On faisait du slalom parallèle! Dans ma tête haute, je me souviens avoir vu 578 noeuds! 1000 à l'heure à 50 mètres/sol! Ca décoiffe! Mais là, on consomme du pétrole, entre 50 et 60 litres à la minute. Il fallait donc ravitailler. Je ne savais pas que nous étions poursuivis. Nous avons appelé l'Atlantic pour lui demander de nous trouver très rapidement un Boeing (il y en avait quatre en l'air, un pour les Jaguar, un pour les Mirage F1 CR et un pour les F1 qui protégeaient l'Atlantic et les Boeing). L'Atlantic nous a dirigé sur le premier ravitailleur et là, j'ai failli tout casser parce qu'en ravitaillant le premier (j'avais moins de pétrole car mon équipier avait ravitaillé avant moi la fois précédente). Le ravitaillement en vol est une méthode qui n'est pas compliquée à condition de bien l'appliquer et même un vieux pilote peut rater son ravitaillement. Un jeune pilote m'avait mis la honte lors d'un ravitaillement pour un convoi d'avions en Afrique. Il m'avait fallu neuf tentatives pour enquiller la perche alors que lui avait réussi en deux coups! L'expérience n'a rien à voir dans le résultat, il s'agit simplement d'appliquer la méthode! Hors là, il se trouve qu'après avoir « charbonné » pendant quelques nautiques il ne restait que 1200 litres dans le réservoir. C'est le pétrole que j'aurais dû avoir au dessus de N'Djaména! Hors là, nous étions encore à 300 nautiques de la capitale! Il ne fallait donc pas loucher le ravitaillement. J'étais vraiment léger à l'inverse du premier ravitaillement et j'ai mis le même régime alors que je n'avais plus que 1200 litres. Je me suis néanmoins aperçu que je rentrais un peu vite et je suis ressorti mais le gland de la perche qui entre dans le panier a été légèrement faussé. J'ai quand même réussi à ravitailler. Heureusement car à l'époque, il n'y avait qu'un point de ravitaillement au centre (aujourd'hui il y a un de chaque côté). Si j'avais cassé le système cela voulait dire deux Mirage F1 CR au tapis, à 90 millions de francs nus! Le président de la République n'aurait pas été content même si la mission était réussie!

A l'arrivée le chef était au pied des avions avec les flutes de champagne! Il faisait quand même 40° à l'ombre! Il y avait aussi une boîte de Davidoff et je me suis remis à fumer alors que j'avais arrêté depuis presque trois ans! Le soir, le chef de l'Atlantic me demande de venir le voir, le soir à la popote avec mon équipier. C'est là qu'il nous a raconté qu'un MiG 23 nous avait poursuivi pendant 50 nautiques! Il ne nous l'avait pas dit parce que justement nous allions trop vite et le MiG ne nous rattrapait pas. C'est ce qu'on appelle Mach No, il n'y avait pas de rapprochement. Il n'a donc rien dit, Tout s'est bien passé, il nous a évité un facteur de stress supplémentaire et cette mission reste gravée dans ma mémoire.

### **36.45**

Les circonstances et les moyens entre l'attaque du terrain de **Louxor** pendant la campagne de Suez et celle de Ouadi Doum sont différentes mais la finalité est la même: anéantir la flotte adverse. On tire dans la profondeur et on va neutraliser la force aérienne adverse. Le but est de protéger nos unités de l'armée de Terre. C'est ce qui s'est passé dans le Golfe quand les douze Jaguar ont attaqué Al Jaber. Les attaques aériennes ont duré 40 jours et l'armée de Terre a en-

suite travaillé pendant 100 heures. Le gros du boulot a été fait par l'aviation. Il est bien évident que l'interarmées est indispensable car un aviateur ne plantera jamais un drapeau, ce sera un « terrien » mais le travail initial est celui de l'aviation, de l'armée de l'Air ou de la Marine. L'aviation de l'armée de Terre et ses hélicoptères sert plutôt à l'appui rapproché des Forces. J'ai un ami qui y a participé sur une Gazelle tirant un missile Hot pour neutraliser un char. Ce sont des faits d'armes dont on parle.

Tout cela est comparable. Même pendant la deuxième guerre mondiale, les attaques sur les terrains anglais avaient toujours pour but de neutraliser l'aviation.

Je voudrais tout de même ajouter quelque chose. On a fêté les 30 ans de la mission sur Oudi Doum. Ce n'était pas le 7 janvier car il fait trop froid à cette date à Nancy et nos jeunes camarades du **3/3 « Ardennes »** ont voulu faire cela le 3 mars. Malheureusement, la Mairie de Nancy ne pouvait pas nous laisser la salle des fêtes de sa superbe mairie et nous l'avons fait le 1er mars. Le commandant d'escadron, ça ne s'invente pas, qui a organisé cette manifestation des 30 ans de Oudi Doum 2, s'appelle Martel. La fête fut très belle, un Jaguar avait été repeint comme celui de Guy Wurtz avec le numéro A 100 qui n'était pas vraiment le réel mais peu importe. Il y avait un Zil 134 avec le radar Flat-Face, celui qui a été détruit par le missile et un Mirage 2000 D avait été décoré avec le nom de Guy Wurtz (« Guitou » son surnom). A la fin de la journée, le commandant a fait un parallèle entre les combats menés aujourd'hui contre ACMI ou DAESH et ce que nous avons fait et il y a, naturellement, des similitudes. Trente ans après les armements ont évolué mais c'est très comparable. Et le plus satisfaisant c'est que l'esprit de nos jeunes est le même.

Grâce à Dieu, nous ne nous sommes pas battus contre les Russes pendant la guerre froide et pourvu que cela ne recommence pas! On risque l'Apocalypse! Des tas de mes camarades de la génération entre Suez et l'Afrique ne sont jamais sortis de l'hexagone. Ils se sont cantonnés à s'entraîner à faire la guerre contre les Russes et leurs alliés du Pacte de Varsovie et n'ont jamais fait d'opérations réelles. Regardez aujourd'hui le « placard » du chef de l'armée de l'Air, il en a plus que son père. Ils ont tous deux commandé l'armée de l'Air mais le jeune **Lanata** a un placard de décorations impressionnant! J'ai quelques médailles mais beaucoup moins que lui! Parce que j'ai fait l'Afrique et un peu du Moyen-Orient mais ceux qui étaient sur Mirage III ne sortaient pas de l'hexagone puisque l'avion n'était pas ravitaillable. La grosse différence est là. A présent la procédure est routinière; Le pilote de combat est ravitaillable en vol. En plus ils parlent anglais. Sur mes 20 ans de carrière opérationnelle, j'en ai passé 11 à la 33<sup>ème</sup> Escadre. Certains de mes camarades ne parlaient pas un mot d'Anglais. C'est, en partie, dû à la volonté du général de Gaulle de nous sortir de l'organisation militaire intégrée de l'OTAN. Un de mes camarades, d'origine alsacienne, parlait parfaitement allemand. Sur sa poche anti-G, il y avait une feuille avec une série de phases en anglais et la dernière était: « I am french, I am Lost, I request a french controlor ». Tous les pilotes parlent maintenant parfaitement l'anglais.

Lors de la montée en puissance pendant la guerre du Golfe, nous avions certains avantages par rapport aux Américains par notre connaissance de l'Afrique. Cependant depuis 1975, je crois, les Américains ont créé chez eux un exercice, Red Flag, longtemps organisé dans le désert du Nevada. Ils s'étaient rendus compte pendant la guerre du Vietnam que la majorité des pilotes qu'ils perdaient c'était pendant leurs 10 premières missions de guerre. Ils ont donc monté un exercice très réaliste permettant d'entraîner les gens et de leur faire passer ce cap de 10

missions. Les Français y ont participé à partir de 1981 avec des Jaguar. Les premiers qui ont été envoyés là-bas, ont étonné les Américains par leur savoir faire et leur connaissance de l'Afrique. Ils allaient déjà depuis quatre ans en Afrique, ils connaissaient donc ce théâtre et n'étaient pas surpris. Toute cette expérience a permis de mieux faire la guerre du Golfe. Il y a eu un débroussaillage qui a bien aguerri nos pilotes. Pour « Lamantin » nous n'avions pas assez de pilotes transformés au ravitaillement en vol au début. La mission principale de la 7ème Escadre était le Nucléaire tactique et tous les avions n'étaient pas modifiés pour le ravitaillement en vol, ce qui ne fut fait qu'ensuite. Quand la 11ème escadre a reçu ses avions à partir de 1975, Il ne s'est passé que deux ans avant l'engagement du conflit en Mauritanie, il n'y avait donc que peu de pilotes déjà aptes au ravitaillement en vol. C'étaient toujours les mêmes qui y allaient. Comme mon camarade qui était parti dans les premiers en Mauritanie et n'a passé que 33 nuits chez lui en une année (Cf première partie de l'entretien). On a demandé à la 7ème Escadre de fournir des pilotes et elle a donc transformé des gens au ravitaillement en vol en mission de guerre. Y compris ceux qui volaient sur des biplaces avec un système d'armes rudimentaire pour tirer au canon alors qu'ils venaient de faire leurs missions d'entraînement et de découverte du ravitaillement en vol! On a essayé les plâtres au début mais ça c'est bien passé!

#### **47.45**

**Nous allons parler à présent d'une unité qui est chère à votre coeur, le « La Fayette » et plus largement d'une constante, le fraternité d'armes franco-américaine.**

Même dans les plus mauvaises périodes de nos relations, le « La Fayette » a permis que nous restions en bon termes. Je vais vous raconter une anecdote pour illustrer cela.

Je suis arrivé au « La Fayette », le 8 février 1972 à la fin de ma transformation à Dijon sur Mirage III. C'est un Escadron qui est déjà très réputé pour ses liens passés. L'histoire remonte à la guerre de 1914-18. Elle fut déclenchée par la triple alliance Allemagne, Italie et Autriche-Hongrie face à la triple entente Angleterre, France et Russie, après l'assassinat de l'Archiduc François Ferdinand à Sarajevo le 28 juin. C'est l'affrontement des deux blocs. Un manifeste fut signé par **Blaise Cendrars**, **Ricciotto Canudo** et **Alan Seeger** pour inciter tous les étrangers de France à venir se battre contre les Allemands. Certains Américains étaient déjà là et se sont engagés dans la Légion Etrangère pour ne pas perdre leur nationalité. Il n'y avait que deux possibilités: le Corps des Ambulanciers ou la Légion Etrangère pour combattre. Dès le 21 août, il ont fait le circuit pour être formés et fin septembre 1914, ils étaient déjà dans les tranchées.

Parmi eux, **William Thaw** était en France dès le printemps 1914 pour participer à la coupe Schneider avec son propre avion. C'était le fils d'un multimilliardaire de Pittsburg qui avait rencontré pour cette compétition **Antonin Brocard**, célèbre dans l'armée de l'Air dont un bâtiment de la base de Salon-de-Provence porte le nom. Celui-ci, pilote militaire à la D 6 (Deperdussin 6), voit arriver Thaw au repos à 15 km de là. Il était venu à pied en plein hiver pour lui demander de pouvoir piloter plutôt que de combattre dans les tranchées. Brocard accepte et dès le printemps 1915, William Thaw est envoyé à la C 42 (Caudron 42) après une courte reconversion. Il y rencontre **Georges Thénault**. Thaw avait l'idée de regrouper tous les pilotes américains qu'il connaissait dans une même unité. Un autre américain, **Norman Prince**, partage ce même objectif et une escadrille est constituée le 18 avril 1916 sur la base de Luxeuil-les-bains sous commandement français. C'était la 124 ème unité créée, elle vole sur Nieuport et s'appelle donc la N 124. Les Américains l'appellent l'escadrille américaine. Elle est commandée par le capi-



taine Thénault qui parle anglais secondé par le lieutenant **Alfred de Large de Meux** qui maîtrise aussi parfaitement cette langue et appartient à une célèbre famille de militaires. A la fin de 1916, un certain nombre de pilotes ont déjà disparu, dont **Kiffin Rockwell** le 23 septembre 1916 à Roderen, Norman Prince le 15 octobre, Victor Chapman. Des victoires ont aussi été obtenues dont la première celle de Kiffin Rockwell le 18 mai, un mois après la création de l'escadrille. Ces résultats ne passent pas inaperçus et l'ambassadeur d'Allemagne à Washington proteste en constatant que des pilotes américains, dont le pays n'est pas en guerre, se battent dans les rangs français. L'escadrille est rebaptisée « Escadrille des Volontaires » au mois de novembre 1916 avant que le docteur **Edmund Gros**, patron d'un hôpital en région parisienne et qui est dans la mouvance de la mise en place des pilotes à l'escadrille, suggère d'appeler l'escadrille « La Fayette » en souvenir du marquis qui a aidé **Georges Washington** à se libérer du joug anglais à la fin du XVIII<sup>ème</sup> siècle. L'unité s'appelle donc l'escadrille « La Fayette » à compter du 6 décembre 1916.

Elle fait une très belle guerre et est dissoute en février 1918, quelques mois après l'entrée en guerre des Etats-Unis. On demande aux pilotes de rejoindre les unités américaines en cours de formation et William Thaw devient le premier commandant du **103<sup>ème</sup> Aero Pursuit Squadron**, la première unité réellement américaine. Le chef de l'armée de l'Air américaine, a d'ailleurs reconnu, il y a une dizaine d'années, que l'escadrille « La Fayette » avait été la première unité de l'U.S Air force. C'est un lien créé en 1916 et qui perdure aujourd'hui.

En 2003, lorsque les Américains suivis par les Anglais voulaient taper sur les Irakiens, notre ministre des Affaires étrangères (**Dominique de Villepin**) avait fait un brillant discours à l'ONU en disant qu'il n'était pas question pour la France d'apporter son soutien. La tension était la plus vive. Or, le jour du **Mémorial Day** 2003, celui où les Américains fêtent leurs morts partout dans le monde le dernier lundi du mois de mai, l'ambassadeur et le chef de l'U.S Air Force étaient présents à Marne-la-Coquette au Mémorial de l'Escadrille « Lafayette ». C'est là où sont enterrés certains de l'escadrille « La Fayette » et du « La Fayette Flying Corps ». Il y a 68 tombeaux dans cette crypte, dont 49 contiennent vraiment des corps, pour différentes raisons. Malgré les aléas politiques, le lien reste ainsi très fort, il est comparable à celui que l'on connaît avec le « **Normandie-Niémén** ». C'est un escadron qui a été créé beaucoup plus tard, puisqu'il s'agit d'une unité des Forces Françaises Libres qui porte un nom de province, par le général de Gaulle, l'Amiral Muselier et le général Valin. Ces groupes portent, en effet, un nom de province, Artois, Picardie, l'Île de France et le Normandie. Le Normandie était la troisième unité créée et de Gaulle l'a envoyée sur le front russe pour attaquer avec les Soviétiques, les Allemands sur le front de l'Est. Ces pilotes ne parlaient pas un mot de Russe, ils volaient sur avion russe (Yak 3) avec au début des mécaniciens français remplacé par des Russes à l'issue de la première campagne. En avançant d'Est vers l'Ouest, ils ont franchi le fleuve Niémén. Joseph Staline ayant donné ce nom de Niémén à toutes les unités ayant franchi ce fleuve l'unité est devenue « Normandie-Niémén », qui est toujours son nom. Au plus fort de la guerre froide, alors que les Russes et leurs alliés du Pacte de Varsovie étaient nos ennemis, les échanges entre les Russes et le « Normandie-Niémén » continuaient. L'unité est même allée là-bas.

J'ai coutume de dire que si on arrivait à la triste éventualité qu'il ne reste que deux escadrons de combat en France, ce seraient le « Normandie-Niémén » et le « La Fayette ». Ces relations perdurent et je participe à ce Mémorial Day. Une partie de la cérémonie a lieu à Luxeuil car

dans la crypte du Mémorial seuls 49 cercueils sont occupés. le 22 septembre 1916, la veille de sa mort, Kiffin Rockwell avait dit à son ami Pavelka qu'il voulait être enterré à l'endroit où il tomberait. Il tombe à Roderen pas loin de l'endroit où il avait obtenu sa première victoire en mai! Bien sûr il n'était pas possible de l'enterrer là sur la ligne de front et on l'a mis à Luxeuil où il est toujours. Le jour du Mémorial Day, on dépose une gerbe sur sa tombe.

Quand le Mémorial de Marnes-la-Coquette a été construit entre 1924 et 1928, le père de Norman Prince, un homme richissime, voulait que le Mémorial soit dédié à son fils. William Thaw et Georges Thénault ont refusé préférant qu'il rende hommage à tout le monde y compris les pilotes ayant volé dans d'autres unités. L'escadrille « La Fayette » c'est 38 pilotes américains plus cinq français dont **Nungesser**. 267 pilotes et observateurs américains ont combattu dans ce qu'on a appelé le « **La Fayette Flying Corps** » (toutes les unités françaises dans lesquelles il y avait des Américains). Ce Mémorial est fait pour eux. Prince n'est donc pas dans la crypte mais dans la cathédrale de Washington. C'est la plus belle illustration des relations franco-américaines. Les relations internationales ne sont pas simples à gérer et même si sentimentalement nous sommes un peu plus proche des Occidentaux que des gens de l'Est, cela n'empêche pas des brouilles passagères mais il y a toujours des liens solides.

Il y a des échanges avec des gens de l'escadron qui sont allés là-bas et le 20 avril de l'année dernière nous avons fêté les 100 ans de l'escadrille. Elle a été créée officiellement le 18 avril, quand le sergent Fourrier, Michel Deville, a ouvert le cahier de l'escadrille mais les premiers Américains sont arrivés le 20. Il est ainsi écrit 20 avril 1916 sur le Mémorial. C'est pourquoi l'an dernier, nous avons fait une grosse cérémonie en présence des plus hautes autorités militaires et civiles des deux pays, les deux chefs d'état-major, le secrétaire d'état aux anciens combattants, l'ambassadeur etc...Il y avait du beau « linge »!

Il y avait aussi un survol extraordinaire: le « Lafayette » avec 3 Mirage 2000 dont un décoré spécialement pour la circonstance, dans la boîte un Rafale puisque l'escadron est en transformation sur cet avion à Saint-Dizier. Derrière, je ne l'avais jamais vu en France, des **F-22 « Raptor »** de l'escadron frère dans la mesure où il y a un jumelage entre escadrons avec le **94th Fighter Squadron** qui a comme emblème un chapeau haut-de-forme. Il a hérité des traditions du **103ème Aero Pursuit Squadron**. Il est venu avec 4 F-22. Derrière nous avons fait passer un biplan de collection pour faire verser une larme à tous les anciens et encore derrière un B 52 qui a survolé Paris. Certains ont dû avoir peur et se demander si la guerre contre DAESH n'allait pas jusque là! C'était la première fois que je voyais un B 52 aussi bas en région parisienne! Des F-22 j'en avais vus en 2014 à Nellis Air Force Base mais pas en France.

La spécialité nucléaire du « La Fayette » n'a jamais été un obstacle pour les échanges. Pour les grands anniversaires les autorités américaines se sont déplacées. Pour les 90 ans le général **Michaël Moseley** était là avec le général **Stéphane Abrial** et c'est lui qui a dit que le « La Fayette » était la première unité de l'U.S Air Force. Le nucléaire n'a jamais gêné. Il est très fermé mais quand on fait une fête, on ne l'a fait pas dans la zone nucléaire où on prépare les avions! Nous avons toujours fait des grandes fêtes et le 28 avril dernier nous avons fêté les 100 ans de l'entrée en guerre des Etats-Unis sur la base de Luxeuil. On ne pouvait pas le faire le 6 avril à cause des manifestations organisées aux Etats-Unis et à Paris par l'Ambassade. Ce fut donc décalé au 28. Nous avons invité les familles des premiers pilotes américains notamment la famille Rockwell. Trois petites nièces sont venues. La famille de **Lufbery**, l'as de l'escadrille

était là aussi. Il est né à Chamalières car sa mère était française et son père américain. Il avait choisi la nationalité américaine et c'est l'as de l'escadrille avec 17 victoires. Il est mort bêtement en sautant de son avion en feu en 1918. Des représentants de sa famille étaient là. **Jean-Louis Richard** a initié ces relations avec les Américains. Il était commandant d'escadron dans les années 50/60 et il a 91 ans aujourd'hui. C'est pourquoi, je me suis permis de lui transmettre mes meilleurs vœux pour cet anniversaire. Il n'est pas ici, il est en Charente-Maritime. Ces relations ont été initiées par lui et cela ne s'est pas arrêté depuis puisqu'une des filles Rockwell est venue l'an dernier à Marne-la-Coquette. Pour le 90ème anniversaire à Luxeuil, une autre des filles est venue et là, elles sont venues toutes les deux plus une cousine. Il y avait aussi des descendants des familles Prince et Thaw. Les contacts sont maintenus quelque soient l'état des relations entre nos deux pays en matière de politique!

### 01.08.00

J'ai l'honneur d'être le président de l'Association des Anciens du groupe « La Layette » créée en 1976. En ce moment passe sur la chaîne « histoire » un film tourné en mars 1976 à Luxeuil-Bains au 2/4 « La Fayette » par **Pierre Schoendoerffer**. Il s'appelle « La sentinelle du matin » et c'est un film magnifique. Il montre la vie d'un escadron il y a quarante ans mais on peut le transposer aujourd'hui. On y voit vivre les pilotes, les mécaniciens, les secrétaires dans leur activité quotidienne. Malheureusement, et le film leur est dédié, deux pilotes du 1/4 se sont tués le 18 mars 1976 pendant le tournage (Pierre Gravelle et Yves Baudouin). J'ai appris récemment que Schoendoerffer et son équipe voulaient arrêter de tourner ce film. C'est l'escadron qui a dit non et voulait continuer en pensant à eux. Il se sont tués lors d'un itinéraire à basse altitude qui part du côté de Chaumont, un village qui s'appelle Lamarche et ils se sont tués en patrouille serrée. Je crois que se sont des images qui étaient faites pour le film. Ce type de mission ne se faisait qu'à un seul avion ce qui laisse à penser qu'il devait y avoir des caméras mais je n'ai pas les détails.

L'Association est donc née en 1976 et le commandant d'escadron précédent qui était **Frédéric Bellet** dit « Crin blanc » (il a commencé sa carrière sur P47 et l'a terminée sur Mirage III en étant aussi le pilote « Spare » quand l'arme nucléaire Tactique a été tirée par le colonel **Coppel** en août 1973 dans le Pacifique), avait reçu une délégation d'anciens qui avaient fait la guerre: **de Prémoré, Delachenal, Guillaume**....Tous ces gens célèbres qui étaient sortis « sans éclaboussures » de la guerre, avaient demandé à visiter l'escadron. Le fils de Guillaume était d'ailleurs jeune pilote à l'unité. Je crois que **Jean Gisclon** n'était pas présent lors de cette première visite. J'ai d'ailleurs reçu un coup de fil d'un de ses fils car Jean Gisclon est un de mes parrains sur une autre Association. Ces « Anciens » arrivent à l'escadron en 1976 et sont reçus par le commandant Bellet et le patron du détachement qui était, je crois, de l'Espinay propose de créer une Association pour échanger leurs expériences respectives avec les jeunes. Le second de l'escadron **Jean-Pierre Gillet** a déposé les statuts avant de prendre le commandement de l'escadron en 1976. Gillet est mon prédécesseur à la présidence de l'Association. Il a fait deux mandats de 7 ans! Il m'a passé le témoin en octobre 2007 et est malheureusement décédé en décembre 2012. Je passe le témoin en octobre 2017. Je serai resté 10 ans à la tête de cette Association. Au sein de l'Association, j'ai un Armurier car je voulais absolument qu'il y ait un sous-officier, j'ai un Trésorier qui passe son BCP dans le film « La sentinelle du matin », Bob Olivier. Louvigné, ancien trésorier, aujourd'hui chargé du patrimoine est de la même époque

que moi. En arrivant à Luxeuil, il était ancien moniteur et possédait déjà une expérience aéronautique. Moi, il fallait que je fasse des heures de nuit en Fouga mais il fallait un « expérimenté » donc, ils me mettaient Louvigné derrière et c'est ainsi que j'ai appris à chanter « Les trois orfèvres » en vol! Il fait donc partie de l'Association, comme **de Saxcé**, ce sont des gens de ma génération. Je passe le témoin à un officier général qui est encore en activité qui a commandé le « La Fayette », **Eric Charpentier** qui a aussi commandé la base d'Orange et commande actuellement la Brigade Chasse. Je voulais passer le témoin après le centenaire. Je me sens un peu usé, il y en a une qui râle à la maison, il faut lever le pied! D'autant que j'ai accepté le Mémorial des Aviateurs qui me prend aussi du temps! J'avais donc décidé de passer la main après le centenaire. Je n'avais trouvé personne! Parmi les officiers généraux qui venaient de quitter l'armée de l'Air, j'en ai sollicité beaucoup qui avaient plus d'étoiles que moi et qui avaient commandé le « La Fayette » mais aucun n'a accepté. Le seul qui ait dit « oui » en 2016 m'a demandé de rester un an supplémentaire pour bien évaluer la charge que cela représentait. Il venait de prendre ses fonctions de patron de la Brigade Chasse. D'autres généraux en activité comme le président de l'Amicale de la 7ème escadre de Chasse est aussi en activité. Il est de l'autre côté de l'Atlantique mais c'est lui le président. Un Officier Général en activité peut donc accepter une présidence. Ce sera le cas puisque je passe le témoin au bout de dix ans en étant sûr que la relève est assurée.

### **01.15.00**

Je n'ai pas le regret de ne pas avoir volé à une autre période du « La Fayette ». Par contre j'ai celui de ne pas avoir piloté le **F 100** ou le **Mirage IV**.

Pour ma carrière, j'ai eu beaucoup de chance. Je suis « fêlé », je vole encore aujourd'hui sur des avions de collection. On peut regretter de ne pas avoir vécu certaines périodes mais pour celle de la première guerre mondiale, la seule chose que j'aurais pu regretter c'est de n'avoir pas été un Guynemer, c'est de n'avoir pu « séduire » la maîtresse de Sacha Guitry! Les Aviateurs de l'époque avaient la même notoriété que les Spationautes aujourd'hui. Les pilotes de chasse actuels, en dehors de ceux de la Patrouille de France qui sont très « exposés », n'ont pas de succès particulier auprès de la gent féminine! Je ne voulais pas aller à la P.A.F même si je l'ai eu, à la fin de ma carrière, un peu sous ma responsabilité. Cette unité en dehors de sa mission en vol a une mission de communication très importante pour recruter. Quand un de ses membres est interrogé, il ne dit pas je suis untel mais il dit : « Je suis un équipier de la Patrouille de France ». La belle image c'est la patrouille, pas le pilote.

Le pilote en unité de combat est assez anonyme aussi parce que les risques sont multiples. Pendant la guerre du Golfe ou plus récemment pour d'autres opérations en Afghanistan, j'ai été choqué par certaines images. On voyait sur l'écran le visage d'un pilote de combat venant de faire une mission de guerre. Ce n'est vraiment pas bon car il n'est pas le seul à s'exposer, il expose aussi sa famille. Je ne trouvais donc pas normal qu'on les présente ainsi. Maintenant les visages sont « floutés », les noms sont masqués et c'est très bien. Il faut les protéger car c'est un métier à hauts risques. Quand j'ai fait la fameuse mission du 7 janvier 1987, le lendemain dans la presse libyenne ma paire de « Joyeuses » était mise à prix! Cela aurait été fort dommage!

Je suis très fier d'avoir commencé comme deuxième classe et d'avoir terminé avec des étoiles. C'est un parcours atypique tout à fait exceptionnel. Malheureusement je n'ai pas pu

montrer cette réussite à ma mère qui est partie trop tôt. Mon père l'a vu mais pas elle. Ce serait fausse modestie que de ne pas avouer ma fierté pour cette brillante carrière. Au départ c'est de la chance mais aussi beaucoup de travail. Je remercie mes parents pour la santé que j'avais lors de la visite médicale d'admission. Après il y a du travail, bien évidemment, mais aussi de la chance. Pour commencer deuxième classe et terminer général, il ne faut avoir aucune anicroche! J'ai coutume de comparer la carrière d'un Officier entré directement à l'école de l'Air et d'un Officier comme moi. Les coefficients directeurs de la pente de croissance des grades n'est évidemment pas la même au départ. Il y a cependant des paliers à chaque changement de grade et à chaque « pépin » de la vie. Certains camarades de l'école de l'Air ne sont pas Généraux. Dans ma catégorie nous ne sommes pas nombreux à être Général mais il y en a. Nous avons même eu deux trois étoiles assez récemment dont un qui est resté en activité deux ans! Ce sont deux exceptions, deux personnages qui sont vraiment très bons mais je considère que j'ai eu de la chance. Il y a deux **concours internes** dans une carrière d'Officier: Le premier pour passer commandant et le deuxième pour le grade de colonel puis les étoiles. Le deuxième est le plus sévère. Pour le premier, il y a 98% de chances de réussite mais pour le deuxième, c'est beaucoup plus restreint! C'est une chance sur quatre pour le Personnel Navigant. C'est un concours avec un écrit et un oral assez comparable aux concours du niveau licence voire plus. J'ai eu la chance de le réussir du premier coup. Il faut certes déjà arriver au concours. La progression professionnelle compte **quatre niveaux** de **qualification**: Pilote à l'instruction, pilote opérationnel, sous-chef puis chef de patrouille. Pour pouvoir avancer dans la carrière militaire en termes de grades, il faut avoir un indice en « 8 » (chef de patrouille) sinon vous êtes freiné. Il faut réussir la qualification suprême. En gros et à la louche, la formation durait sept ans avec derrière une vie opérationnelle de huit ans. Un pilote de combat coûte cher! On a coutume de dire que c'est plus cher qu'un avion! Au top niveau de la qualification, ce n'est que pour huit ans. Après, il y a les postes d'Etat-major. Il faut d'abord arriver à la qualification maximale (chef de patrouille) puis prendre les postes de commandement: commandant d'escadrille, commandant d'escadron. Nous sommes depuis peu revenu aux commandants d'escadres qui avaient été supprimés pendant un temps. Pour ma part j'ai été commandant d'escadre. Ce sont les trois postes opérationnels de la carrière. Il faut, bien sûr, réussir son commandement. Il peut y avoir celui qui est bon pilote mais commande mal son escadron. Ce fut le cas d'un de mes camarades, un patron du « La Fayette », qui lors d'une montée en puissance nucléaire n'a pas rempli le contrat lors d'un gros pépin et le chef d'Etat-major de l'armée de l'Air lui avait dit; « Vous ne serez jamais général! ». C'est pour dire que dans la carrière, il peut y avoir des aléas!

J'ai eu la chance de bien réussir mes commandements mais j'ai sauté l'étape du commandant de base et c'est un de mes grands regrets. Je devais en commander une lorsque j'ai été pris dans la communication des Armées. Ca ne s'est pas très bien passé car les structures ont changé et je n'ai pas pu commander de base, c'est un de mes grands regrets. Surtout que le chef d'Etat-major de l'époque m'avait donné la base que j'avais demandé. J'ai un enfant handicapé et je voulais donc rester sur Paris, étant moi-même parisien, ayant grandi en banlieue du côté de **Taverny**. J'avais donc demandé cette base. Une des missions du commandant de base se tourne vers l'extérieur et donc, il doit avoir de bonnes relations avec tous les maires du coin. Comme j'avais joué aux billes avec eux cela pouvait faciliter le contact! Voilà une frustration dans la carrière d'un Officier, en tout cas pour moi! J'ai été attaché de Défense au **Qatar**, ce qui

est encore une partie extraordinaire de ma vie! J'ai eu la chance d'aller là-bas et de vivre un événement qu'il n'est pas donné de vivre à tous les attachés de défense: un coup d'état! J'y ai laissé une partie de ma santé mais j'y ai passé des années extraordinaires! Même James Bond est un gamin! Ce que j'ai vécu là-bas est inimaginable! Un attaché de défense a trois missions: représentation des autorités de son pays, renseignement, bien évidemment, et promotion de l'Armement pour aider les industriels à vendre. Au Qatar, en principe, cette mission devait être la principale car le Qatar est un pays très riche (il avait d'ailleurs acheté 12 Mirage 2000, le lendemain de mon arrivée et il a commandé 24 Rafale Récemment) mais le coup d'état a tout chamboulé. Une quatrième mission à laquelle je n'étais pas préparé mais à laquelle il a bien fallu participer, c'est la Politique. La vraie, pas celle que l'on peut vivre actuellement dans les médias. La politique de la France dans tous les pays est préparée à l'ambassade de France du pays concerné. Après le coup d'état j'ai travaillé directement avec l'ambassadeur et le premier secrétaire. J'ai donc vraiment fait de la Politique et cela m'a passionné! Cependant je ne figure pas sur la liste d'Emmanuel Macron! Il m'a grillé la Politesse!

**Je vous remercie de nous avoir confié tous ces petits et grands secrets. Nous pourrions parler du Qatar mais c'est, en l'occurrence, un peu hors sujet. Merci en tout cas, bonne continuation, longue vie à vous bien sûr et naturellement au « La Fayette »...**

Et à la Chasse B....!