



EDITORIAL

Le général Jacques Mitterrand, Inspecteur Général de l'Armée de l'Air avait dit «Dans toutes les implantations outre mer, l'Armée de l'Air est un prestataire de service au profit des autres armées cela ne peut pas durer. Il faut redonner à l'Armée de l'Air sa place dans les opérations et dans la stratégie». C'était en 1973...

Quelle n'a pas été ma stupeur quand j'ai entendu un officier général, très haut placé dans notre hiérarchie, oser dire : "L'Armée de l'Air est un prestataire de missions aériennes multi-clients".

***Non mon général nous ne sommes pas prestataires de mission pour nos «clients».** L'Armée de l'Air n'a pas de client elle remplit des missions au coté des autres armées dans le cadre d'une stratégie aérienne qui s'inscrit dans la stratégie globale de la Défense Nationale.*

Le général De Maricourt, grand patron de l'Armée de l'Air ne disait-il pas : «Botte à Botte mais jamais à la botte».

Dans tous les cas bonne année 2018.

Nous poursuivons la publication de l'article du Général B Norlain paru dans la Revue de la défense Nationale sur l'obsolescence des porte-avions, ces dinosaures intermittents de la défense.

Ce long rappel, malheureusement réducteur, d'un chapitre très riche en événements de l'histoire de la marine, nous conduit à nous interroger pour savoir si, avec le symbole du porte-avions, nous ne renouvelons pas l'erreur du *battle ship*. Bien sûr l'histoire n'est jamais la même et bien sûr les conditions à la fois stratégiques, politiques et militaires ne sont jamais les mêmes, c'est l'essence même de la stratégie. Mais, il est des situations où l'on doit se demander si nous ne refaisons pas les mêmes erreurs faites dans le passé et s'il n'est pas nécessaire, indispensable même, de remettre en question les évidences et les courants qui entraînent la réflexion et les actions. Cette remise en question est aussi l'essence de la stratégie.

Malheureusement l'histoire du porte-avions jusqu'à nos jours, illustre une fois encore le vieux proverbe chinois selon lequel l'expérience est une lampe que l'on porte dans le dos.

En effet l'emploi du porte-avions tel qu'il est actuellement théorisé dans la stratégie navale présente toutes les caractéristiques du mythe du cuirassé que ce soit comme outil stratégique ou comme instrument diplomatique. Le mythe est si fort qu'il interdit toute réflexion qui puisse simplement interroger son ancrage dans la réalité.

La première question concerne la mission de dissuasion nucléaire confiée au Charles de Gaulle et porte sur la valeur de sa contribution à notre doctrine de dissuasion nucléaire nationale. Cette mission que l'on a qualifiée de "dissuasion existentielle" reprend l'ancienne théorie de la flotte en vie "*fleet in being*". Théorie évoquée par l'amiral Herbert en 1690 et systématisée à la fin du XIXème siècle par l'amiral Philip Colomb. La question de la contribution à la dissuasion nucléaire prend tout son sens au moment où le porte-avions est arrêté pour dix-huit mois. Cela signifie-t-il que notre dissuasion sera moins crédible pendant dix-huit mois ? On pourrait imaginer que les Rafale Marine participent pendant cette période à la posture de dissuasion sans être embarqués, depuis le territoire national. Or, ce n'est pas le cas. La conclusion logique de cette participation intermittente à la posture nucléaire est que la capacité nucléaire du porte-avions n'est pas réellement justifiée d'autant plus que son coût est faramineux.

La deuxième question concerne la vulnérabilité du porte-avions dans la stratégie navale et en premier lieu dans sa mission de dissuasion.

Si la bataille de Midway a vu la consécration du porte-avions comme véritable vecteur de puissance dans le même temps de la guerre du Pacifique, le porte-avions a montré son extrême vulnérabilité. Pendant cette période dix sept porte-avions ont été coulés, en majorité par des sous-marins. Les évolutions technologiques n'ont fait qu'accentuer cette vulnérabilité au fil des années.

Dans le domaine de la localisation tout d'abord, un navire comme le porte-avions ne peut plus espérer maintenant rester discret. Il est à tout instant repérable. Sa position est connue, il devient donc vulnérable à tous les systèmes d'armes qui se sont développés et qui se perfectionnent toujours plus.

Missiles anti-navires de toutes sortes, qu'ils soient balistiques ou hyper véloce, développés maintenant par tous les pays possédant une marine de guerre et qui, lancés à partir de plateformes terrestres, aériennes, maritimes en surface ou sous-marines peuvent frapper des cibles à grande distance et avec une précision inférieure au mètre. Sans faire un inventaire qui n'a pas sa place ici, on peut citer le missile balistique, hypersonique chinois DF-21D en cours de développement d'une portée de 1500 à 2000 km contre lequel il n'existe à l'heure actuelle aucun moyen de défense.

Mais l'ennemi le plus redoutable du porte-avions est le sous-marin d'attaque équipé de torpilles ou de missiles de croisière. Au début de l'année 2015, un communiqué de presse du ministère de la Défense française annonçait ainsi que le SNA français «*Saphir*» au cours d'un exercice l'opposant au groupement tactique du porte-avions «*Théodore Roosevelt*» avait coulé «la moitié du groupement tactique» dont évidemment le porte-avions. Le sous-marin est devenu la Némésis du porte-avions.

La protection est certes assurée par son escorte qui mobilise pour le groupe aéronaval français sept bâtiments de surface et un sous-marin. Mais cette protection quel que soit l'environnement stratégique reste largement illusoire particulièrement dans un environnement dense et hostile. Surtout si ces nouveaux systèmes d'armes sont conjugués à des manœuvres tactiques appropriées que pourraient être par exemple des attaques de saturation.

Surtout préoccupé par sa propre défense le groupe aéronaval, très onéreux représente un investissement coûteux pour un rendement discutable. Sur un plan opérationnel, les sous-marins et les avions basés à terre peuvent remplir les mêmes missions à moindre frais.

A cette vulnérabilité accrue due aux nouveaux systèmes d'armes vient s'ajouter les limites intrinsèques à ce type de bâtiment : fragilité des catapultes ou bien contrainte du rythme des pontées ou de l'appontage de nuit.

La troisième interrogation concerne le coût. Bien sûr cette question ne se pose pas en valeur absolue mais en termes de ratio coût/efficacité.

Le coût d'acquisition du Charles de Gaulle, sans l'armement, s'établit entre 3 et 4 M d'€. Le coût de possession qui est de 105 M d'€ par an serait environ de 4 M d'€ à répartir sur la durée de vie du porte-avions soit environ quarante ans. En intervention, il est de 50 000€ par heure ce qui donne environ 4,5 millions d'€ par semaine. A noter le coût élevé de l'IPER, 1,3 M d'€.

Si l'on envisageait la construction d'un deuxième porte-avions, un PA2, le coût d'acquisition serait de 3,5 à 4 M d'€ auxquels il faudrait rajouter principalement, 2,42 Md'€ pour deux flottilles de Rafale, 600M d'€ pour 3 Hawk Eye et 105 M d'€ pour 3 NH90.

Au total ce programme représenterait environ 10 M d'€, à répartir il est vrai sur quinze ans. Sans oublier 5 M d'€ pour le coût de possession pendant la durée de sa vie.

De son côté, l'industriel Thalès pour son projet de PA2-CVF revendique un coût d'acquisition "à moins de 2 M d'€" et un coût de possession «inférieur à celui du Charles de Gaulle»

A titre de comparaison, pour le nouveau porte-avions américain le «*Gerald Ford*», d'un tonnage toutefois très supérieur, le coût d'acquisition serait de près de 13 M de \$ et le coût de possession de l'ensemble du groupe aéronaval serait de 6,5M de \$ par jour.

A ce calcul qui reste simpliste il faut ajouter des considérations plus complexes. En effet dans l'hypothèse où la France souhaiterait se doter de deux porte-avions, à l'instar des britanniques, il serait nécessaire de les construire simultanément, ce qui signifierait d'attendre la fin du *Charles de Gaulle* et attendre le temps suffisant pour réunir le financement. Les Britanniques ont attendu ainsi une dizaine d'années.

S'agissant de la coopération franco-britannique, un temps envisagée, et selon un rapport de la Cour des Comptes datant de 2014, il avait été engagé à cette époque 287,5M d'€ au titre du programme du second porte-avions dans le cadre de la coopération franco-britannique. Ces sommes ont été payées en pure perte. Plus encore, 103 M d'€ ont été versés au Royaume Uni comme ticket d'entrée, ils constituaient une pure contribution française au financement des porte-avions britanniques.



En passant une histoire extraordinaire qui m'a été raconté récemment par Jean Delommez, plus connu sous le nom de Pédro dans ma génération.

Il était à cette époque sur F84 E (le E était un F84 G avec un moteur plus puissant) à Metz. Lors d'une mission de nuit à la verticale de Solingen, il a une carafe moteur. Il avait le terrain de Solingen en vue et il ne veut pas s'éjecter, il rejoint le point clef pour faire un atterrissage configuration turbine coupée et comme un chef il se pose de nuit. L'aventure exceptionnelle a été amplement arrosée avec les américains de Solingen. Well done Pédro



Le Commissaire Del Fabbro fait partie de cette race de commissaires opérationnels qui ont compris qu'il ne faut pas seulement dire «non» pour exister. J'ai eu la chance d'en avoir sous mes ordres sur la BA Guynemer à Dijon, sur le plateau d'Albion, à la FATac-1^{ère} RA et enfin à l'Inspection Générale de l'Armée de l'Air.

Après l'épisode du bordel de Moussoro paru dans le N°69 de notre journal voici les «tinettes de la marine» vécu par le commissaire Del Fabro pendant l'opération Epervier en 1986 au Tchad.

En matière de logistique, je me trouvais confronté parfois aux demandes les plus surprenantes. Un soir, après le rapport, je fus abordé par le chef du détachement marine (ce détachement se composait d'une quinzaine de marins qui armaient un Bréguet Atlantic). Les marins sont, chacun le sait, un peu particuliers. Leur demande l'était tout autant : ils avaient urgemment besoin d'un WC chimique.

De leurs explications quelque peu confuses je retins qu'il leur semblait peu digne et convenable de poser leur maritime postérieur sur un chiotte utilisé par le tout venant de l'armée française, à savoir tout ce qui ne portait pas veste bleue à deux rangées de boutons. Dans un premier temps, j'eus très envie d'envoyer la marine française au bain qui, après tout, est son élément naturel. Un instant de réflexion me fit pourtant entrevoir la possibilité d'un marché moralement condamnable mais qui pouvait se révéler intéressant.

Je fis donc miroiter au marin la possibilité de satisfaire son souhait certes légitime mais non prioritaire au regard des exigences de la mission, en contrepartie d'un vol de longue durée sur son aérodyne peint en gris. En principe, la chose était interdite suite à un accident aérien qui avait, il y a peu, coûté la vie à plusieurs membres du Bagad de Lann-Bihoué. Cette interdiction concernait tous ceux qui n'avaient pas de fonction à bord, m'indiqua-t-il, mais si j'acceptais de figurer sur la feuille de mission comme observateur, alors la chose devenait possible. Le deal malhonnête fut donc conclu sur ces bases car je m'arrange fort bien avec ma conscience qui est bonne fille. Je fis simplement rajouter un WC chimique à l'état hebdomadaire envoyé à la 2ème RA et l'édicule nous fut livré par le premier avion sans autre forme de procès.

Après un passage par le garage où je le fis peindre en gris, orner d'une cocarde tricolore traversée par l'ancre de marine et après avoir fait inscrire au pochoir sur ses quatre faces les mots «Honneur, Patrie, Valeur, Discipline» je le remis solennellement au chef du détachement au cours d'une émouvante cérémonie à l'occasion de laquelle je prononçai quelques vibrantes paroles soigneusement choisies et librement inspirées de l'Océano Nox du Père Hugo (O combien de marins...). De peur que la bouteille de champagne ne puisse se briser sur les cloisons plastiques de l'esquif défécatoire ce qui porte malheur, nous dûmes la boire. Dur métier.

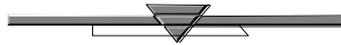
C'est ainsi que je devins, je le crois, le seul commissaire de l'air à avoir effectué en tant qu'observateur, une mission de guerre sur Bréguet Atlantic, valorisant ainsi sans aucun scrupule mes annuités de retraite.

Pour le trésorier, l'urgence était d'avoir enfin un coffre-fort. J'ai déjà indiqué que les paiements se faisaient pour la quasi-totalité en numéraire. Le DC8 de l'Estérel nous apportait chaque semaine une mallette de billets que le trésorier réceptionnait et sur laquelle il veillait nuit et jour car il dormait (mal) dans son bureau. Le pauvre homme n'en pouvait plus et j'avais droit à des doléances quotidiennes. Dès que la situation logistique fut moins tendue, je commandai donc à regret le coffre-fort en question, sachant que ses 1500 kg représentaient le quart de la charge utile d'un Transall sur la distance.

Quelques jours plus tard, Fontarnoux m'informa de l'arrivée non pas d'un, mais de deux coffres. Si le premier fonctionnait normalement, il nous fut impossible, même après intervention des armuriers pourtant spécialisés dans la mécanique de précision d'ouvrir le second. A l'évidence, on avait gaspillé en pure perte 1500 kg de charge utile. Le trésorier était soulagé, car il avait quand même un coffre utilisable, Fontarnoux s'amusait de la sottise, quant à moi j'étais fou de rage. Alors que je méditais le message sanglant que j'allais envoyer à l'Etat-Major, le patron de l'unité des canons antiaériens me donna l'occasion de me défouler. Au rapport du Comelef, il demanda à tous les commandants d'unité de bien vouloir lui confier tous meubles métalliques hors d'usage, plaques de tôles irrécupérables, bref tout ce qui pouvait servir de cible à ses canons. Je l'interrogeai pour savoir s'il était intéressé par un coffre-fort de 1500 kg et je vis à la lueur de son œil que la réponse était évidente. Je procédai donc à la réforme administrative du coffre, le classai dans la catégorie «à détruire sur place» puis demandai au canonier en chef de venir récupérer l'objet.

Le transport sur le champ de tir ne fut pas une sinécure mais le spectacle de l'exécution du coffre à laquelle je ne manquai pas d'assister en valait la peine. En effet, je pus constater que, faute de clé ad hoc, un coffre-fort de 1500 kg s'ouvre facilement à l'aide d'un bitube de 20. Ensuite, curieuse exception aux lois de l'aérodynamique, grâce au canon, le même coffre, dont la traînée est pourtant supérieure à la portance vole très bien, et enfin, malgré son poids et en absence de course d'élan, il ridiculise n'importe quel champion olympique de saut à la perche.

De retour à mon bureau, je pus assouvir ma vengeance. Je rédigeai un long message «j'ai l'honneur de vous rendre compte...» relatant la réception du coffre inutilisable, ma décision inévitable de réforme et les modalités de la destruction qui en était la suite logique. Je fis part également des commentaires (dont ceux-ci-dessus ne donnent qu'une faible appréciation) que m'inspirait son exécution et terminai en précisant que, face aux canons, le coffre-fort du Commissariat de l'Air avait fait preuve d'un stoïcisme digne de l'antique. Pour parfaire le tout, je n'adressai pas directement le message à la DRCA mais l'envoyai sous couvert du CO-AIR de façon à ce que les plus hautes autorités en aient connaissance et qu'il y ait des retombées. Apparemment il y en eut puisque la vacation téléphonique suivante avec le responsable du matériel de la DRCA secoua quelque peu le câble hertzien. A défaut de me faire des amis, je m'étais débarrassé de ma colère, ce qui est excellent pour le teint et bon pour le moral.



Roland Aguilon nous ravit une nouvelle fois par sa verve ou il décrit un monde que les moins de 60 ans ne peuvent pas connaître

TAROT OR NOT TAROT ?...THAT'S THE PROBLEM... *

(chaque spire. Omelette acte II)

La publication AP 5 donne aux "Anciens" l'occasion de raconter leurs "guerres" ou leurs "coups" ,ou bien tout simplement leur "vie". L'aéronautique (1) (je préfère dire la chose aérienne) est un réservoir inépuisable d'histoires, d'anecdotes... Un réservoir d'Histoire ! (avec un grand H) Notre Histoire !

L'Histoire, disait MALET-JORIS ,relate des guerres, des conquêtes, des invasions, des drames, des secrets, des alliances, des batailles, des victoires et aussi des défaites mais qui ont fait l'Histoire ! Loin de moi l'idée de vouloir ré-écrire cette histoire-là, mais simplement vous conter une anecdote qui n'a pas changé le cours de la guerre d'Algérie mais qui s'est déroulée à cette époque et qui a failli changer le cours de ma vie... N'en voulez pas au narrateur si ce n'est pas sur T6, mais sur Skyraider, si cela ne se situe pas au sein de l'EALA «Petit Prince» mais d'une Escadre à 3 Escadrons lourds ! Mais tous les anciens qui ont participé à ces «opérations de maintien de l'ordre» : pilotes, navs, observateurs, mécanos retrouveront peut-être l'ambiance du moment ! Cela se passe à BOUFARIK en 1960... La 20^{ème} EC prend l'alerte avec 4 avions lourdement armés, pour intervenir dans toute l'Algérie en appui feu des "trosols". C'est un beau dimanche de fin d'automne, encore chaud. La semaine précédente, j'ai passé tous les tests pour devenir EC (équipier confirmé) c'est-à-dire apte à "prendre l'alerte et à partir en détachement". Mon dernier test : tir canons à l'issue d'une nav. m'a été accordé par le redoutable Sgt BIGUET (dit la Bigouse).

Me voilà donc appelé à prendre l'alerte (Dimanche au hasard !) avec 3 autres pilotes. Cette patrouille lourde était composée du Cdt d'Escadre, de mon Cdt d'escadrille, d'un VEVC (vieux équipier vachement confirmé) et de ma pomme !

Tôt le matin, (le soleil n'est pas encore levé), nous préparons les cockpits, les sacs à cartes, les fréquences radio, etc... On fait le tour de l'avion avec le mécano, en particulier les sécurités de l'armement, le moteur a tourné, tout est prêt !...

Alors on peut rentrer dans la «fillod» d'alerte... L'ameublement y est spartiate mais confortable. Surtout les fauteuils en toile brune posée sur des tubes en inox avec un morceau de tissu pour reposer la tête qui a dû être blanc à son installation, mais qui s'est patiné au fil des ans sous l'effet des abondantes chevelures transpirées ! La caractéristique principale de ce fauteuil est de s'écrouler périodiquement et de mutiler, parfois gravement, les doigts des pilotes, lors d'une extraction rapide mais inversement proportionnelle à la corpulence de l'occupant ! Ce fauteuil dit «relax» me tendait les bras... J'avais un bon bouquin... Paré pour prendre l'alerte !...Mais, soudain, les trois autres pilotes reviennent de piste et le leader (Commandant d'Escadre) lance d'une voix très forte :

- «alors ! on pousse le petit ?» Quelle drôle d'expression !... Qu'est-ce qu'il veut dire par là ?

Les trois pilotes attrapent la table en bois et les fauteuils au siège de skaï brun rouge et les placent au centre de la pièce. Une couverture du type «indestructible et n'apportant aucune chaleur, réservée aux Armées» recouvre illico la table... Les trois compères s'installent... Le 4^{ème} siège reste vide.

- «Alors , Aguilon ? »

Mais qu'est-ce qu'il veut que je fasse ?

- «Vous n'allez pas me dire que vous ne savez pas jouer au tarot ! »

- «euh ! ben !... Non, mon Commandant je ne sais pas ! »

- «Narjoux, je ne veux plus de pilotes d'alerte qui ne sachent pas jouer au tarot !!! Remettez-le à l'entraînement»

Ils ont quand même joué aux cartes mais ils n'avaient pas l'air content !

Le lundi matin je suis convoqué par le Cdt d'escadrille qui m'annonce que j'ai 2 jours pour apprendre à jouer au tarot et qu'il me confie à 2 vieux «chibanis» pour assurer cette délicate transformation. Me voilà donc assis à une table (la même qu'à l'alerte) et je découvre avec stupeur le jeu de tarot avec ses couleurs, ses atouts, l'excuse et ses cartes immenses ! Toutes ces règles aussi étranges les unes que les autres : l'écart, la poignée, le petit, le chien, l'impasse, la coupe, la garde, etc... Toutes ces règles tournent dans ma tête et j'ai bien du mal à les retenir. Je m'accroche à certains points que mes instructeurs me signalent comme très importants, voire «capitiaux». Ne pas se faire «piquer le petit» par exemple !

Le dimanche suivant (à cette époque on travaillait le samedi) je prenais de nouveau l'alerte avec les mêmes pilotes. Même ordre, même motif : «Alors, on pousse le petit ? » Impossible de reculer sans risquer d'être muté dans un autre Escadron voire pire, renvoyé en école ! Je m'installe donc, fébrile, dans le quatrième fauteuil !

Ce n'est un secret pour personne, ces parties ne se jouaient pas avec des fèves mais avec des espèces sonnantes et parfois trébuchantes ! Et je suis «économe» ! pas radin... économe ! Alors !...

La partie commence. Je lance bêtement mes cartes en essayant de me souvenir de tout l'enseignement reçu. Mais je m'attire souvent, en fin de main, des remarques désobligeantes de la part de mes partenaires et mon comportement est jugé parfaitement incohérent ! Puis, par le plus grand des hasards, je me trouve servi d'une flopée d'atouts, de rois, de dames, etc... J'avale ma salive... Je réfléchis... J'hésite...

Mais la Muse des tripots veille et me susurre à l'oreille «vas-y»

- «Je pousse» dis-je en avalant ce qui me reste de salive !

Et puis toutes ces immenses cartes dans les mains ! Je prépare soigneusement mon «écart» et je commence à jouer. Mes partenaires ont l'air renfrogné et le regard pointu. Je me fais bien couper un roi, piquer une dame, mais je ramasse quand même de beaux plis ! Au dernier tour, le regard de mes 3 partenaires s'allume, soudain assassin !...

« On lui b... le petit au bout ! » Vous parlez d'un langage !

Tout le monde jette sa dernière carte... avec un sourire sadique !...

L'air assuré je jette la mienne... le cinq de trèfle !!!

- «P... de B... où est le petit ? » tonne le Cdt d'Escadre .

- «Mais il est là» dis-je d'une voix frêle en montrant l'écart !!!

J'ai pris un paquet de cartes dans la figure !

Portant, on m'avait enseigné que surtout il ne fallait pas se faire «piquer le petit»

Où voulez-vous qu'il soit plus en sécurité qu'à l'écart ???

TAROT OR NOT TAROT... THAT'S THE PROBLEM !

(1) Dans le mot aéronautique, il y a bien aéro... mais il y a aussi "nautique" et certains mots énervent le Président, c'est mon ami et je ne veux pas le fâcher !



Jacques Ybert a eu une belle carrière de chasseur, il nous a raconté dans le N° 43 de notre journal un VOL de NUIT ordinaire ou presque. Le récit ci-dessous est celui de son amour du sport et de l'exigence personnelle, mais il est aussi celui d'un combat qu'il mène tous les jours avec un grand courage.

Nota pour les internautes vous pouvez retrouver tous les journaux sur le site de l'AP 5.

<http://ap5escadre.free.fr/>

A Orange, un jeudi matin dans le milieu des années soixante dix, c'est le traditionnel tour de base où tous les présents sont fortement invités à participer.

Je prends le départ accompagné de Jean-André Carbasse. Après quelques kilomètres, arrivés à l'est de la base, nous commençons à apercevoir sur notre gauche et en sens inverse, les premiers coureurs de retour vers l'arrivée. D'un commun accord nous décidons de les rejoindre. Nous entamons un large virage et bientôt sur nos radars nous détectons un contact qui défile de la gauche vers la droite. Nous mettons la postcombustion, le target se rapproche, nous l'avons dans nos collimateurs, arrivés à quelques mètres, nous annonçons fièrement : «Interception réussie».

Le target lève le bras et au bout du bras quatre doigts dressés, c'est le Cdt Lartigau, commandant en second la 5^{ème} escadre de chasse. Stupeur chez les deux chasseurs : «Il ne va quand-même pas nous foutre au trou pour cela ?» Nous attendons la sanction. Nous sommes simplement condamnés à refaire le tour de base. Je ne sais pas comment s'est débrouillé le camarade Carbasse mais il n'était pas dans cette deuxième fournée.

En 1983, les mercredi 20 juillet et jeudi 21 juillet, je me retrouve au 2/2 à Dijon pour renouveler ma carte verte avant de partir à Djibouti où je suis muté fin juillet.

Ce jeudi 21 juillet, c'est le tour de base. Ayant amené mes effets de sport, je décide d'y participer. A l'arrivée, un adjudant prend les noms. Il me dit: «Vous n'êtes pas de la base», je réponds: «Non mais inscrivez-moi quand même». Je rentre à pied vers le mess officier ou je loge. Une voiture me double et s'arrête. C'est le commandant de base, le colonel Lartigau. Il me fait monter et me demande : «D'où venez-vous?» Je lui répond: «De faire le tour de base». Je m'attendais à un commentaire et bien non, apparemment il a oublié les quatre pains promis il y a quelques années.

Cette anecdote, je m'en suis toujours souvenu et si elle n'est pas l'élément déclencheur de ce que je vais vous narrer, je pense que dans mon inconscient, elle y a contribué.

De 1965 à 1978, je suis en unité opérationnelle Le sport pour moi n'est pas une priorité. De plus dans les années soixante, il y a très peu de joggeurs ou de cyclistes, ces sportifs avant l'heure étaient souvent vu comme des originaux.

En 1979, je suis muté à Châteaudun comme chef en second des OPS et commandant en second de l'Escadron de convoyage.

L'effectif des OPS et de l'escadron est de plus d'une centaine de personnes, je me dis que lorsqu'ils seront sous mes ordres, si je veux qu'ils me respectent et m'obéissent, il faut que je donne l'exemple, entre autre en ce qui concerne le sport.

Je suis en situation de célibataire géographique et je loge au mess des officiers, construit en dehors de la base sur un ancien hippodrome. La piste est juste en face du mess.

Deux jours par semaine je me lève à six heures et je tourne sur la piste. Je me donne à fond, j'ai un goût de sang dans la bouche et les muscles des jambes tétanisés. Rapidement, je peux courir une dizaine de kilomètres, je ne crache plus de sang, mes poumons sont purgés et mes muscles ne me font plus souffrir.

En 1983, je suis à Djibouti, nous travaillons de six heure à treize heures. L'après-midi, en raison de la forte chaleur, nous sommes censés nous reposer.

Deux fois par semaine, je reprends le footing. J'ai deux circuits, un de six kilomètres et l'autre de douze kilomètres. je me lève à quatre heure et fait l'un des deux circuits en fonction de ma forme ou de mon humeur du moment. Le circuit de douze kilomètres me fait traverser une sorte de bidonville. A l'heure où je passe, les djiboutiens sont déjà debout, ou plus exactement accroupis, en train de faire leurs besoins matinaux. J'en ai vu des fesses de djiboutiens et de djiboutiennes. Certains me font signe pour me dire bonjour. Je leur réponds volontiers mais le tableau n'a rien d'enchanteur.

En juillet et août, la chaleur est trop intense, j'arrête le footing. Début septembre, je le reprends. Après deux ou trois kilomètres, j'ai une petite gêne à la poitrine, je me dit, il fait chaud, le taux d'humidité est à plus de 90%, je reprends les efforts, c'est normal.

Trois jours plus tard, je fais mes six kilomètres sans aucun problème, je suis rassuré.

La semaine suivante, je repars pour six kilomètres et à nouveau une gêne et là je me dis : C'est certain, c'est le cœur. Qu'est-ce que je fais ? Si je vais voir le médecin et qu'il confirme un problème cardiaque, je vais être rapatrié sanitaire et fini aussi les vols. Tout cela tourne dans ma tête et je ne raisonne plus d'une façon sensée. J'essaie de me persuader que ces gênes vont finir par disparaître, bien qu'au fond de moi-même, je sais que ce n'est pas possible. Depuis que je ne cours plus, tout semble aller bien, je continue de jouer au tennis, de me baigner, de faire un peu de plongée en apnée. Je continue également de voler bien que parfois je me dis que cela n'est pas prudent et pourrait mal finir. Mais le vol, c'est ma vie et tant pis si je la perd.

Ces trois activités ne me procurent aucune gêne. Par contre, de temps en temps, au bureau, je la ressens. Logeant sur la base, je rentre chez moi, je m'allonge 10mn et elle disparaît.

Le 1er décembre 1984, fête de la saint Eloi. Des rencontres sportives inter-unités sont organisées. Étant assez bon nageur, je constitue une équipe qui va participer au relais en piscine. Du bord du bassin, j'encourage mon équipe et je prends le dernier relai. A la moitié de la deuxième longueur, je ressens une douleur au niveau de la poitrine. Je réussis à rejoindre l'échelle en bout de bassin. Je rentre chez moi et m'allonge mais cette fois-ci, la douleur persiste. J'appelle le médecin de la base, je lui dis: «J'ai une douleur à la poitrine, c'est le cœur» et de la main, je fais un geste vertical. Il me répond: «Si c'était le cœur, la douleur serait horizontale, tu dois être en hypoglycémie». J'insiste et je me retrouve à l'hôpital. J'y reste un mois et début janvier 1985, je suis rapatrié sanitaire. Dans le DC8, nous sommes, le médecin qui m'accompagne, moi et quelques appelés, isolés des autres passagers par une cloison munie d'une porte. Nous sommes toujours au parking, je suis debout dans l'allée. La porte s'ouvre et apparaît le ministre de la défense Charles Hernu qui a fait la tournée des popotes en fin d'année et rentre en France. Personne ne réagit, je m'adresse à lui: «Bonjour monsieur le ministre, excusez-les, ils ne vous ont pas reconnu». D'un geste il me fait comprendre qu'il n'y a pas de problème et me désigne une forme allongée sur un brancard: «C'est lui le rapatrié sanitaire?» Je lui réponds: «Non c'est moi, lui c'est le médecin qui m'accompagne mais comme il ne se sentait pas bien, je lui ai dit de prendre ma place».

Je suis hospitalisé au Val de Grâce, j'y reste une semaine et je pars en centre de réadaptation cardio-vasculaire où je reste trois semaines. De retour au Val de Grâce pour quelques jours, le chef du service cardiologie vient me voir et me dit: «Je vais vous signer votre bon de sortie pour rentrer chez vous». Je lui rétorque:

- Ma femme et mon fils sont restés à Djibouti, il me reste six mois à faire, je voudrais y retourner.

- Impossible avec ce que vous avez eu.

- Le général qui commande les forces à Djibouti a eu un problème cardiaque, il y est retourné. Moi parce que je ne suis que lieutenant-colonel je ne peux pas?

Je ne pensais absolument pas que cet argument allait faire mouche.

- Vous voulez partir quand?

- J'ai retenu ma place pour dans deux jours.

- Bon, préparez vos affaires, je vous signe votre bon de sortie, bon pour l'outre-mer.

Mon séjour à Djibouti se termine sans problème mais plus aucun sport. Avant de rentrer en France en juillet 1985, je demande au commandant de base si j'avais profité de mon état de santé pour ne pas m'investir dans mon poste de Chef des Opérations. Il me confirme que je n'ai posé aucun problème.

Dans le DC8 du retour, nous sommes quelques officiers des trois armes en 1^{ère} classe, Dans le fauteuil devant moi, je reconnais le médecin qui s'est occupé de moi à l'hôpital de Djibouti.

Le DC8 décolle, atteint son niveau de vol et dès que les voyants «Vous pouvez détacher vos ceintures» s'allument, le médecin sort une cigarette qu'il fume rapidement, puis une seconde. Au moment où il s'apprête à allumer la troisième. Je tapote sur son épaule et je lui dis: «Docteur, le vol dure huit heures et pendant huit heures, nous allons subir votre tabagisme ? ». Il se retourne, me regarde ne dit rien, se lève et va demander aux pilotes s'il peut fumer dans le salon de l'équipage, ce qui lui est accordé. Il y passera la majeure partie du vol, grillant cigarettes sur cigarettes.

A cette époque, nous pouvions fumer pratiquement partout, sans restriction et les non-fumeurs subissaient le tabagisme passif.

Plus tard, je me suis aperçu que ce médecin avait noté dans mon dossier médical, comme cause possible de mon infarctus: «tabagisme», sans préciser «actif» ou «passif» alors que je suis non-fumeur.

Si j'avais connu ce détail lors de mon retour de Djibouti, j'aurais été beaucoup moins gentil avec lui dans l'avion.

Entre 1985 et 1988, je suis muté à l'IRMAA. Ne pouvant plus voler sur avion en tant que pilote, je suis abonné sur DC 8 en tant que complément d'équipage. Un seul voyage en DC 8, suffit à faire les 15 h de vol annuels requis. Le Général Inspecteur est très sympa avec moi et me laisse partir plusieurs fois par an. C'est ainsi que je retrouve le Col.Kermorgan à la Réunion. Il me prête une voiture et j'emmène quelques membres de l'équipage au volcan de la Fournaise. Il n'est pas en éruption. Nous partons pour en faire l'ascension. Je suis obligé de faire demi-tour, ce n'est pas un exercice pour un cardiaque. A Cayenne, je retrouve le Col. Musillon. Tous les deux sont des anciens du 1/5.

Début juin 1990, les médicaments ne suffisant plus, le cardiologue décide de m'opérer. Je subis trois pontages coronariens, je retourne au centre de rééducation cardio-vasculaire, j'en ressors en pleine forme et contrairement à certains qui rentrant chez eux s'accordent quelque temps de repos, au risque que ce repos ne devienne définitif, installés dans un confortable canapé, personnellement, dès le lendemain je reprends le sport. Mon bureau est à six kilomètres de mon domicile, j'y vais tous les matins à pied. Une heure de marche ou trente-cinq minutes de métro, je choisis la marche.

Étant inscrit au Capir de Paris et à l'Anoraa, je participe à toutes les marches organisées qui toutes, font au moins une vingtaine de kilomètres et peuvent se dérouler à la boussole à travers les bois ou suivre les GR.

Une fois par an, je participe à une marche de nuit qui se déroule entre Lorient et St Anne d'Auray soit 36 km. A part la première année ou j'accompagne des habitués, les quatre années suivantes, je fais le trajet en un peu moins de six heures et deux fois avec une heure d'avance sur le second.

En 1994, je retrouve un ami d'enfance, avec lequel, j'ai beaucoup navigué dans les années 50, entre Granville, Coutainville et les îles Chausey. Le bateau était un dériveur léger, le dinghy Herbulot. Maintenant, il possède à Cherbourg, un voilier de douze mètres et me propose de l'accompagner dans ses sorties. Nous naviguons trois à quatre semaines en juin de même qu'en septembre et une semaine ou deux en novembre. Nous allons en Angleterre, aux îles Scilly, dans les îles Anglo-normandes, en Belgique, en Hollande et bien sûr en Bretagne et nous finissons par connaître toutes les îles et tous les ports.

En novembre et décembre 1996, nous embarquons à quatre pour traverser l'Atlantique. Départ de Cherbourg puis, l'Espagne, le Portugal, Madères, les Canaries puis le grand saut, vingt-trois jours sans escale et enfin la Guadeloupe puis la Martinique. Un mois et demi à vivre sur le bateau. Merveilleuse aventure.

En mai et juin 1997, retour des Antilles. Départ de la Martinique puis, la Guadeloupe, St Barthélemy, St Martin, une traversée de vingt-quatre jours sans escale jusqu'aux Açores, puis Camaret en Bretagne et Cherbourg. Encore un mois et demi à vivre à bord.

Je continue de naviguer jusqu'en 2011

J'ai 68 ans, la routine s'installe, le matin, je me lève à 7 heure. J'effectue trente abdo.

A 8 heure, je pars, soit à pied, soit en vélo quel que soit le temps. Le dimanche matin, c'est la piscine, j'effectue cent longueurs de bassin de vingt-cinq mètres sans m'arrêter, à 72 ans je réduis à quatre-vingt bassins.

A 75 ans, je suis en pleine forme. Aucune douleur, jamais fatigué. J'envisage déjà une vieillesse active et pourquoi-pas, devenir centenaire, toujours sur mes deux jambes.

Le 26 juillet 2014, le ciel me tombe sur la tête, plus que le ciel, l'univers entier. Alors que je marche vers une bouche de métro, une douleur, comme une décharge électrique me traverse le corps de la tête aux pieds. Je ressens de forts picotements à la joue gauche, au bras gauche et à la jambe gauche. Je m'arrête, la douleur ayant disparu, je repars. Je fais un pas et je m'écroule. Quelques personnes près de moi se précipitent et je leur dis: «J'ai un problème, appelez les pompiers, le 18». Ceux-ci arrivent rapidement. La caserne se trouve à environ deux cent mètres ainsi que l'hôpital où je suis emmené.

Je reste une semaine dans cet hôpital et à part des bruits stridents et des lumières rouges qui alertent les soignants, je ne me souviens de rien. Je reprends mes esprits le 1er août lorsque je suis transféré dans un hôpital spécialisé.

J'ai fait un A.V.C. qui sera étiqueté de sévère.

Le premier mois, je peux à peine parler et je ne peux absolument rien faire seul. Tous les actes de la vie quel qu'ils soient, nécessitent l'aide des soignants.

Il règne dans cet hôpital une excellente ambiance que jamais je n'aurais imaginé. Tous les résidents, patients comme soignants se disent «bonjour» avec le sourire. Cette ambiance a un effet très bénéfique sur le moral des patients et contribue au bon rétablissement de ceux-ci. Où en suis-je maintenant: Je marche avec une canne mais avec difficulté. Mon bras gauche est inerte. Tous les actes de la vie courante quel qu'ils soient sont des épreuves et me demandent beaucoup d'énergie.

J'espère cependant, qu'avec les séances de kiné et le temps, mon sort s'améliorera, il faut y croire et garder le moral.

Amitiés à tous, je vous souhaite une excellente santé.

Jacques Ybert



Carnet noir

Nous avons perdu Georges Queyrel. Il a commencé sa carrière à la 12 puis il est venu commander la SPA 124 au 1/5. Il a commandé un escadron sur Mystère IV à Nancy, Chef Ops de la 4 à Luxeuil il a été le premier commandant de l'unité française en Libye. Il a ensuite quitté l'Armée de l'Air pour une carrière civile dans les offices de ventes d'armement. J'ai eu avec lui des moments de divergences juvéniles mais aussi des moments d'amitiés d'adulte profondes et durables. Personnage attachant, Niçois dans l'âme il ne pouvait pas laisser indifférent, son charisme et sa bonne humeur en ont fait un patron aimé de ses hommes. J'ai pour lui beaucoup d'affection.