



# Le journal de P. W. A.

Numéro 38  
avril 2016

Nous avons tenu notre assemblée générale le 22 mars et les membres du Conseil et du Bureau ont encore pu constater avec plaisir que la participation y fut nombreuse.

Cette présence de beaucoup de nos membres est, naturellement, un réel encouragement à continuer nos efforts et à vous proposer des activités de qualité, notamment nos conférences et nos sorties, ainsi qu'à continuer nos actions au service de notre aéronautique.

Comme nous l'avons précisé lors de cette assemblée générale, les problèmes de sécurité nous conduisent à renoncer, pour l'année 2016, à la quatrième édition d'Aéroadour sous sa forme usuelle, accessible au grand public et couplé avec une « Journée Portes Ouvertes » du 5<sup>ème</sup> RHC.

Nous étudions donc, avec la 3AF, et l'UIMM Adour, les conditions d'organisation d'une manifestation « Aéroadour », centrée sur les PME et qui pourrait avoir lieu en fin d'année.

Naturellement, nos adhérents seront tenus informés du projet.

Nous vous souhaitons une bonne lecture de ce Journal N°38.

Le Bureau



Vous remarquerez, en dernière de couverture, un premier (car il y en aura d'autres...) dessin du célèbre Marcel Jeanjean.

Ce dernier, qui fut aussi pilote de reconnaissance, est resté célèbre pour avoir si bien croqué la vie quotidienne dans l'aéronautique militaire, pendant la « grande guerre »

Nous devons ce plaisir, dans le cadre du centenaire de la « Grande guerre », à l'amabilité du colonel Michel Boudet, qui a, dans ses archives personnelles, un exemplaire original de l'ouvrage « Sous les cocardes ». A savourer comme il convient !

## Pau Wright Aviation

Aéroport de Pau-Pyrénées  
64230 Uzein

+33 5 59 98 47 19

e-mail : [pwa.uzein@laposte.net](mailto:pwa.uzein@laposte.net)

site Internet : [www.espace-pau-aviation.fr](http://www.espace-pau-aviation.fr)

## L'Assemblée générale du 22 mars

Beaucoup d'adhérents se sont retrouvés pour notre assemblée générale annuelle, qui s'est tenue le 22 mars à l'aéroport de Pau-Pyrénées.

Une occasion, naturellement, de faire un point sur l'activité de l'association, passée ou à venir et de clore, par un vote d'approbation à l'unanimité, les comptes de l'exercice 2015 (le trésorier en est encore ému...).

Mais c'est aussi le moment de se retrouver pour partager un « pot de l'amitié » et ensuite, pour ceux qui étaient disponibles, un diner agréable au restaurant de l'aéroport.

Un accueil souriant



Le président et le trésorier, pédagogues...



De toutes façons, c'est le secrétaire général qui porte le chapeau !



Une salle comble



Un diner sympathique



## Le ravitaillement en vol en France, de l'origine à nos jours, vu par un officier mécanicien.

*Ce témoignage a été proposé par le colonel Henri Diudonnat, qui nous a quittés le 26 avril 2015 à l'âge de 97 ans.*

*L'article a été mis en forme et publié par « L'ALPHA » (n°161), revue périodique de l'association des anciens élèves de l'École Militaire de l'Air. Sa publication dans le journal de l'association Pau Wright Aviation a obtenu l'accord de l'auteur avant son décès.*

*La vie moderne est ainsi faite que son rythme s'accroît un peu plus chaque jour et dans cette course vertigineuse, nous avons besoin de lutter pour garder un minimum de sérénité, de bon sens et de jugement. Et nous avons du mérite quand nous y arrivons, car les multiples sources d'information et moyens de diffusion nous submergent trop souvent et nous empêchent de faire le tri de l'important et du futile.*

C'est le siècle de la vitesse... Je n'en veux pour preuve que les performances de nos avions de chasse qui ont participé aux dernières opérations en Libye et au Mali.

C'est devenu tellement banal pour le grand public, ces interventions à des milliers de kilomètres de leur base, et pourtant...

Cela m'a remis en mémoire les balbutiements du ravitaillement en vol en France, à partir des années 1962 et suivantes, grâce à la technologie américaine que nous avons adoptée, et qui permet à notre Armée de l'air d'être présente partout dans le monde au moment opportun.

J'ai eu la chance de vivre ces prémices comme responsable mécanicien – rôle identique à celui d'officier de marque désigné lors de la sortie d'un nouvel avion – et comme je suis au crépuscule de ma vie, je vais relater cette aventure en essayant de nous remettre dans le contexte, car à ma connaissance, cette évocation historique n'a pas été faite.

Et j'éprouverai un énorme plaisir à revivre cette période faste de ma vie d'officier mécanicien.



Le colonel Henri Dieudonnat (In memoriam)

Cette évocation va me permettre aussi de rendre hommage au leader pilote de transport, notre chef le commandant Raymond Guillou (Henri, Jules) qui a su animer, stimuler le cas échéant et soutenir la mécanique en toutes circonstances. Trop tôt disparu, je lui dédie ma part dans la réussite que nous avons connue, grâce au remarquable esprit d'équipe qu'il a mis constamment à l'honneur. Officier discret, modeste, toujours très efficace, il a su orienter très judicieusement les choix décisifs de l'EMAA.

Nous nous souvenons tous de la difficile période d'après 1945 où l'Europe était coupée en deux, les fortes tensions avec l'URSS et ses satellites, le blocus de Berlin, la guerre froide,... et aussi la dramatique injonction du président J.F. Kennedy faite aux chalands russes de stopper sans délai leur voyage vers Cuba avec leur chargement de missiles...

La France à cette époque mettait les bouchées doubles pour reconstituer ses forces armées et son Armée de l'air en particulier.

En attendant la sortie du Mystère IV, du SMB2, du Vautour, nos alliés anglais et américains avaient mis à notre disposition les F 84, Vampire, etc... et nous étions intégrés à l'OTAN, ce qui voulait dire en clair, que quelles que soient les circonstances, même si le sort de notre pays était en jeu, seul le président des États-Unis avait la décision d'emploi de la bombe nucléaire que nos pilotes transportaient sur les F 84, par exemple.

Le général De Gaulle a pris ombrage de cette atteinte à notre souveraineté et par ailleurs, pour de multiples raisons, entre autres le désir de voir la France conserver son rang de grande nation, a décidé de doter le pays de sa propre force de dissuasion.

Ceci explique cela et permet de mieux comprendre les développements ultérieurs de notre force de dissuasion. La nécessité de nous doter d'une telle force est apparue rapidement et c'est ainsi qu'ont démarré les premiers essais atomiques au Sahara et les études relatives au vecteur « porteur » chez Dassault.

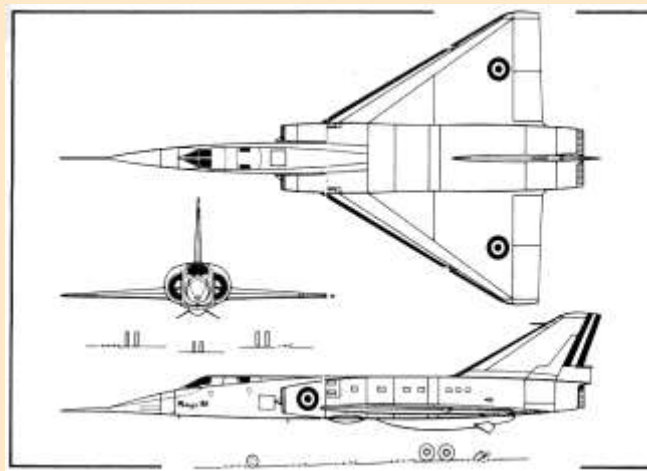
### 1- Les débuts : la définition du besoin

Le ravitaillement en vol s'est très vite révélé indispensable pour le futur avion qui emporterait la bombe.

Dans les critères du choix on savait déjà que sa taille ne permettrait pas – comme les B52 Américains – de disposer d'un rayon d'action suffisant.

Il fallait donc le ravitailler en vol pour qu'il puisse assurer normalement sa mission dans toutes les hypothèses opérationnelles.

De plus, la France en possession de la force de dissuasion pour garder son rang dans le monde, pouvait être appelée à des interventions lointaines (en Afrique par exemple) et là encore il était nécessaire de prolonger le rayon d'action de nos avions.



Plan 3 vues du Mirage IVA

Les objectifs étant clairement définis, il ne restait plus qu'à aligner des moyens pour les atteindre.

Le porteur de la bombe, en l'occurrence le Mirage IV, terminait sa mise au point et confirmait toutes les espérances : il se révélait un vecteur redoutable sachant notamment échapper aux contre-mesures adverses grâce à sa vitesse à basse altitude, mais le problème posé était d'importance et confirmait dans tous les cas de figure, les études faites ; il fallait obligatoirement le ravitailler en vol pour lui permettre son retour.



Et c'est à partir de ce « constat » que les besoins furent évalués par le haut État-major : 12 avions ravitailleurs, les tankers américains qui avaient fait leurs preuves depuis plusieurs années, l'objectif opérationnel étant n-2, c'est-à-dire la possibilité de mettre en ligne, en permanence, dans un délai très court, 10 avions sur 12, avec exclusivement nos propres moyens.

Nos avions étant répartis sur trois bases, il fallait prévoir l'équipement de celles-ci en matériels de mise en œuvre, doter l'unité de maintenance deuxième échelon des matériels de contrôle pour tous ses ateliers spécialisés, idem pour l'entretien majeur, ainsi que les rechanges – réacteur compris – pour plusieurs années.

J'ai vécu « physiquement » cette gageure ; à 20 ans nous sortions de l'ordinaire à Cazaux avec la faim, chaque jour pendant six mois... C'est long! Et pourtant l'adjudant-chef responsable était sérieux, intègre, respectueux des règles. Tous les jours j'étais « abonné » au foyer du soldat où, compte tenu de mes moyens, j'avais une douzaine d'huîtres... et du pain baguette à volonté ! Je n'ai jamais oublié ce paradoxe.

– de m'épanouir comment officier après avoir créé, sous l'égide de l'EMAA/3<sup>ème</sup> Bureau (*Mlle Solita Salgado*) la première section militaire de parachutisme sportif (SMPS) mesure étendue plus tard aux grosses bases de l'Armée de l'air et tout ceci sous l'autorité de chefs prestigieux

*Le Lieutenant-Colonel Henri Dioudonnat (à droite), commandant le GERMaS 15/090, face au Colonel Raymond Guillou, chef pilote*



## 2- Ma décision, mon engagement

Nous sommes à l'automne 1962... Et je termine mon séjour au Centre d'Expériences Aériennes Militaires à Mont-de-Marsan, où j'ai été affecté à mon retour d'Indochine.

Cette tranche de vie de sept ans dans les Landes m'a permis :

- pendant quatre ans, avec mes sous-officiers spécialistes, de mener à bien l'expérimentation du canon de 30 mm sur nos avions de chasse modernes : Mystère IV, SMB2, Mirage III,...
- de me familiariser avec toutes les subtilités de gestion des crédits, « une vraie gymnastique » qui est à la base de l'efficacité mais dont la pratique est si difficile pour respecter la légalité.

entre autres, le colonel Grigaut, plus tard CEMAA, le colonel **François Maurin nommé ensuite chef d'État-major des Armées.**

Je vais donc à regret mais aussi avec la satisfaction d'une mission bien remplie, rejoindre ma nouvelle affectation : la Direction Centrale du Matériel de l'armée de l'air (DCMAA) à Paris.

L'ordre de mutation est paru... Le séjour parisien est l'un des impératifs de carrière !

Lorsque je reçois un appel téléphonique du commandant Guillou Raymond, camarade pilote issu de l'École de l'Air. Nous étions tous deux les élèves à salon à la remise en route de l'École des Officiers en 1946, moi en promo

École Militaire de l'Air. Bien sûr il y avait beaucoup de liens entre les deux promos EA-EMA ; nous avec nos chambres au premier étage, l'École de l'Air au deuxième étage et aussi beaucoup de souvenirs de potaches (les polochons avaient bon dos...).

Le commandant Guillou me demande si le poste d'officier mécanicien sur avions ravitailleurs américains KC 135 m'intéresse. La France doit les acheter prochainement. Avec le recul, je mesure tout l'honneur et la confiance qu'il m'a fait.

Je n'ai pas hésité une seconde : c'était l'aventure moderne – avec un grand A - découverte d'une technologie, d'un avion d'énorme, création d'unités et d'un pôle de maintenance. Je ne pouvais pas imaginer toutes les difficultés que nous aurions à surmonter, mais c'est bien là le propre de la « jeunesse » : elle n'a peur de rien !

Quand je parle de jeunesse, je pense à celle de l'esprit, du caractère, du comportement, car pour le reste j'ai 44 ans, j'ai été nommé commandant il y a deux ans, mais j'ai toujours à l'esprit le fameux poème de Rudyard Kipling qui a immortalisé la jeunesse : ...« tu seras un homme mon fils ».

### **Dans le vif du sujet : mission aux USA, achat des avions KC 135**

Les choses s'enchaînent alors à grande vitesse, puisque, dès le 20 septembre 1962, avec le commandant Guillou et le capitaine Coutourou, je fais partie de la délégation française qui va négocier aux USA les bases relatives à l'achat envisagé.

Mon ancien commandant escadrille de 1940 (la 2/13) le général Guernon chef de la mission, a reçu des instructions très claires du général de Gaulle, en même temps qu'un chèque de 25 milliards de francs (je crois qu'il était signé de Gaulle). La force de dissuasion nucléaire – Mirage IV, tanker ravitailleur en vol – ne doit à aucun moment, en aucune façon, être dépendante de l'étranger, y compris nos alliés.

Tous les grands services de l'État ont été consultés et mobilisés : l'EMAA, la DCMAA, la DTI, le STTA, le STAé, les Directions (Infra, Génie...), Air France, l'EM-FAS, l'ambassade de France aux USA et sa mission technique d'achat (MTA) sont parmi les principaux.

Aux frais d'achat des matériels, il faudra ajouter les frais d'instruction de nos personnels navigants et mécaniciens, soit en Amérique pour tout ce qui relève de l'avion, soit chez nous car toute la documentation doit rester d'origine, non traduite, ce qui entraîne ipso facto d'instruire ou de perfectionner en anglais tous nos personnels.

Nous sommes reçus au Pentagone auprès de l'État-major de l'USAF en présence des représentants de la société Boeing.

J'ignore qui est à l'origine du tour de passe-passe, mais très vite nous convenons que l'achat sera fait auprès de l'USAF et, de ce fait, nous gagnons la TVA soit près de 5 milliards de francs.

Ce gain est placé instantanément chez Boeing qui fournira 12 avions capables des trois versions – tanker, transport de matériels, transport de personnels – l'USAF qui dispose d'une flotte de l'ordre de 600 KC 135 tankers et de plusieurs centaines de C 135 versions matériels et passagers, nous ouvre toutes grandes les portes de ses entrepôts et son expérience de plusieurs années d'exploitation. Ce soutien n'a pas de prix car il va nous permettre de cerner nos besoins en rechanges.

Je note au passage la coopération et le soutien remarquables que nous ont apporté nos camarades de l'USAF - nos frères d'armes. Dans les années qui ont suivi jamais je n'ai relevé la moindre réticence de leur part pour nous satisfaire dans les meilleurs délais.

Cette première mission de trois semaines est un franc succès. Les bases de l'accord sont nettement établies ; deux missions ultérieures permettront d'organiser l'opération dans le détail. La principale difficulté est de transposer à notre tout petit échelon français, les énormes moyens que les USA mettent en œuvre dans le Strategic Air Command : B 52 et KC 135.





À l'issue de la première mission, l'EMAA a enchaîné rapidement et a pris les décisions fondamentales d'organisation.

L'équipe d'origine - pilote, mécanicien, télémécanicien - sera étoffée avec le commandant Plessier et d'origine École Polytechnique, et le capitaine Cuenot, un navigateur, le commandant Chevassus-Clément, et un « boom-operator » (pilotage de la perche de ravitaillement en vol) l'adjudant Honoré. Elle s'installera à l'EMAA/BPM avant de rejoindre Istres.

Tous les services concernés par la mise sur pied de notre force de dissuasion auront priorité en tous domaines.

Il y aura trois escadrons de KC 135 associés aux trois escadrons de Mirage IV, organisés en trois escadres : la 90<sup>ème</sup> de Ravitaillement en vol à Istres (ERV), la 91<sup>ème</sup> ERV à Mont-de-Marsan, la 92<sup>ème</sup> ERV à Avord, qui seront chargées de la mise en œuvre des avions et de la maintenance premier échelon. L'unité de maintenance deuxième échelon sera le GERMaS 15/090, associé à la 90<sup>ème</sup> ERV, donc basé à Istres : plus tard indépendant, largement doté de matériels de vérification et de contrôle, il assurera la

maintenance deuxième échelon des douze avions au maximum de ses moyens.

Air France sera la maison-mère chargée de l'entretien majeur et des grosses réparations. Elle délèguera auprès du GERMaS 15/090 en permanence, un ou plusieurs techniciens, connaissant parfaitement l'anglais technique et qui assureront un rôle de « conseillers ».

Car la décision est prise de conserver toute la documentation « avion » d'origine en anglais. Et tous les personnels mécaniciens affectés aux escadrons et au GERMaS seront formés en anglais soit aux USA, soit à Istres où l'USAF détache pour quelques mois un MTD « Mobile Training Detachment ».

Me voici en poste à Paris, officier rédacteur à l'EMAA/BPM à compter du 20 novembre 1962, devant ma feuille blanche... avec la tête pleine d'idées. Tout est à bâtir, organiser, créer. Nous disposons d'environ deux ans avant l'arrivée des avions dont la chaîne de fabrication chez Boeing à Seattle va démarrer.

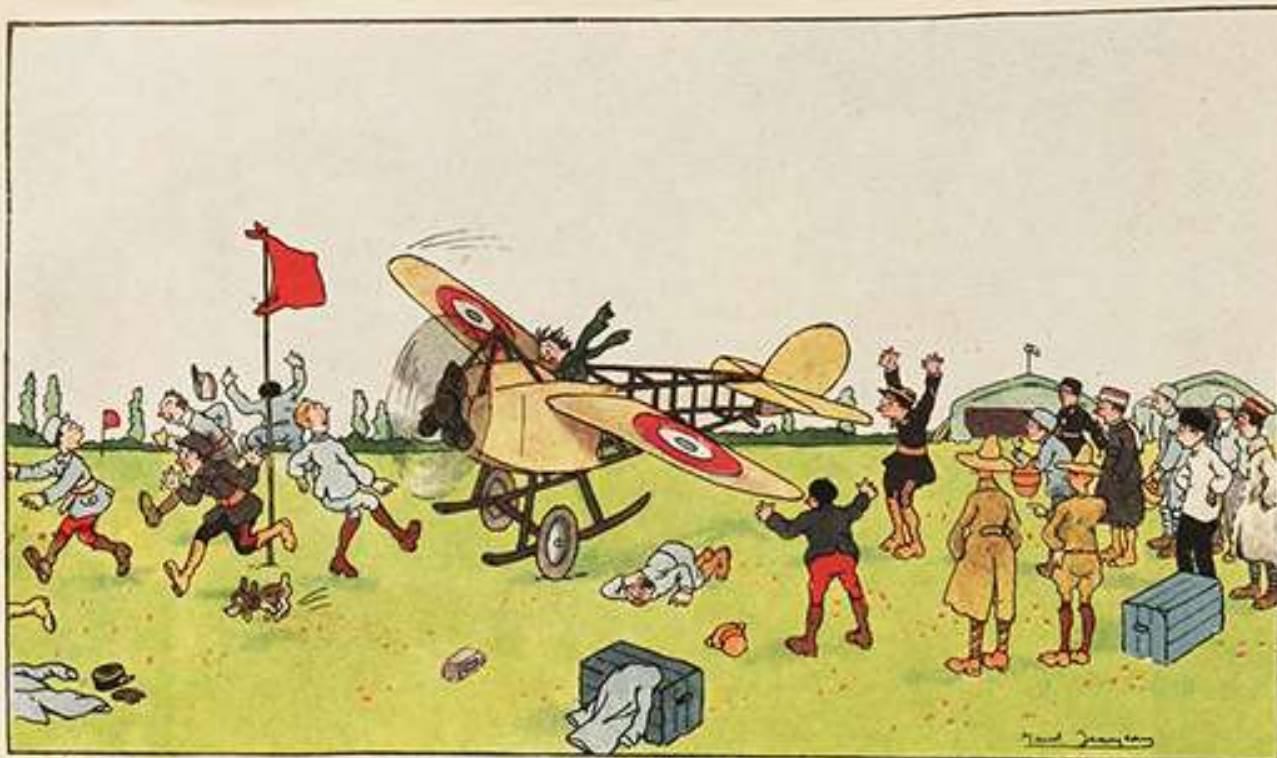
À retenir, la parfaite coopération de Boeing qui, pour une minuscule chaîne de 12 avions, accepte qu'ils soient capables des trois versions...

A suivre ...



Un Boeing KC-135 de l'USAF





Le Pingouin.



Dans le Décor.....

En école d'aviation...