

L'équipe de rédaction : C.Auzépy-10 rue Sully-78180 MONTIGNY -

christian.auzey@wanadoo.fr

Site anfas : <http://www.anfas.fr>

Général de B. A. (2^{ème} S.) Pierre CAUBEL

Parmain, le 20 septembre 2011

A

M. le Général d'Année Aérienne J.-P. PALOMÉROS

Chef d'État-Major de l'armée de l'air

26, Bd Victor

PARIS 75015

Mon Général,

La Décision N° 002008/Def//EMAA relative au "format des traditions de l'aviation de chasse..." m'a été récemment communiquée.

Ayant eu le très grand honneur de commander le GB 2/91 "Guyenne" en Algérie, puis l'EB 1/91 "Gascogne" à sa création sur Mirage IV à Mont-de-Marsan, j'ai l'honneur de vous rendre compte des sentiments qui sont les miens à la lecture de ce document, sentiments qui sont sûrement partagés par beaucoup d'anciens de ces glorieuses unités.

Certes, tout au long de ma carrière, j'ai connu les habituelles rivalités des "chevrons verts" et des "chevrons rouges"... Ayant également commandé un escadron de chasse (ECNI/30), je n'y avais jamais attaché une grande importance. Cette rivalité s'est d'ailleurs toujours manifestée dans un climat de camaraderie et d'humour, et toujours dans le respect de nos qualités et compétences réciproques, conscients de part et d'autre d'avoir à témoigner de ces "qualités de la race" évoquées dans la citation d'un de nos grands anciens !

Mais là, j'avoue avoir eu un choc en voyant pérennisée sur ce texte la dénomination "EC 01.091 GASCOGNE". J'avais bien remarqué cette dénomination sur les courriers qui m'avaient été adressés lors de la ré-création du 1/91 en mars 2009. Je ne m'y étais pas arrêté en imaginant qu'il ne s'agissait là que d'un phénomène d'hystérésis bien compréhensible.

Inquiet cependant et ne pouvant me rendre moi-même à la cérémonie de Saint-Dizier, j'avais adressé une lettre au Lt-CI Michel accompagnée d'un souvenir précieux : Un exemplaire du Journal de Marche du Groupe "Guyenne", Squadron 346 de la RAF. Je précisais dans ma lettre qu'il lui appartenait maintenant de reprendre les traditions de l'Escadrille BR 66 héritées du Guyenne. Je terminais ma lettre ainsi : "Je ne doute pas que le nouveau "Gascogne", Escadron de Combat, pérennisera les glorieuses traditions de l'Aviation de Bombardement en même temps que celles de l'Aviation de Chasse. Car maintenant c'est votre devoir.

Je n'ai jamais reçu aucune réponse ni à ma lettre, ni à mon envoi !

Vous-même, mon Général, m'avez également choqué lors d'une soirée à l'École Militaire consacrée aux 75 ans de l'armée de l'air et à son histoire (une histoire de l'A.A. davantage vue du Bureau Plans de l'État-Major, que du côté des Théâtres d'Opérations !). Envoyé à cette soirée pour représenter l'Association des Anciens Combattants de Dien Bien Phu, je me suis présenté à vous avec ce titre. Votre réponse, peut-être due à la fatigue ou à la lassitude, n'a reflété qu'un léger étonnement et un profond ennui. Le mot Dien Bien Phu n'avait allumé aucun éclat dans votre regard !... Je me suis éclipsé en vitesse !

Ces incidents, et quelques autres encore, me font penser que l'"esprit" de l'armée de l'air et son attachement à ses traditions ont changé en quelques décennies. J'aimerais savoir que je me trompe !

En tout cas pour les anciens que nous sommes, il est inacceptable que le "Gascogne" soit désigné sous cette dénomination "Escadron de Chasse 1/91". Comme les précédents GB ou EB 1/91, sa mission première est le bombardement. Et, ici, le bombardement nucléaire dans le cadre de la dissuasion, une mission que nous avons assumée, avec une passion totale pendant des années moi-même et mes camarades ! Parmi ceux-ci, beaucoup provenaient des Escadres de Chasse ; aucun d'eux n'a présenté d'état d'âme à servir dans un

escadron de bombardement. Ils en étaient au contraire très fiers !

La dénomination de chaque unité doit afficher sa mission première !...

Pour certaines d'entre elles, persister à les appeler "Escadrons de Chasse" relève peut-être d'un désir de respecter une tradition, mais alors dans une vue bien étriquée, un peu imbécile et non conforme à la vérité. Car ce sont, en fait, des "Escadrons de Combat".

Mais c'est peut-être ainsi qu'il faudrait lire aujourd'hui : "EC 1/91 Gascogne" ?

J'espère que vous ne me tiendrez pas rigueur, Mon Général, de ces lignes. Elle ne sont que l'expression attristé d'un vieil amoureux de l'A.A. ainsi que des unités qui furent jadis placées sous ses ordres. En vous priant de croire à mes très respectueux sentiments.

CAUBEL

(1) le texte en italique a été écrit au stylo plume.

L'ANFAS est soucieuse de la pérennité des traditions des escadrilles. Elle suit également de près les missions des escadrons qui portent ces traditions. Elle appuie très fortement la demande du général CAUBEL et elle se permet de rappeler que l'Armée de l'air n'a qu'une mission : combattre, gagner la paix et rester fidèle à ceux qui donnent leur vie.

La rédaction

HOMMAGE AU PREMIER COMMANDANT des C 135F : Gal GUILLOU.



Le général Guillou a laissé aux anciens des ERV le souvenir d'un chef efficace, juste et très humain.

Nous lui devons la réussite de la création de la composante ravitailleurs du "commandement aérien stratégique" dans un laps de temps très court :

- Choix et définition du C135F
- Instruction des équipages et mise en condition des personnels de maintenance.
- Création Mise en condition opérationnelle des Escadrons de Ravitaillement en Vol.

L'historique ci-après résume les principales étapes de son action dans ce domaine :

24-06-1962/11-07-1962 :

Le commandant GUILLOU participe sous les ordres du général GUERNON commandant le COTAM à une mission d'information envoyée aux USA dans le but de s'informer et de définir une version du KC 135 de l'USAF adaptée au ravitaillement du Mirage IV et capable éventuellement d'une mission secondaire de transport.

La mission est reçue au PENTAGONE, à la société Boeing à Seattle, au Strategic Air Command (SAC) sur la base de CASTLE AFB, au Military Air Transport Service (MATS) sur la base de TREVIS AFB.

A son retour, la mission a préconisé de retenir la version KC 135 du SAC, avec adjonction d'un plancher métallique de soute pour adaptation de 126 sièges

passagers et d'un système de fret sur palettes.

1-09-1962 :

Le commandant Guillou est le chef d'une cellule de coordination créée pour étudier les mesures liées à la mise en place des C135 au sein de l'EMAA/BPM

14-03-1963 :

Départ pour les USA du premier (Equipage de marque) des neuf équipages retenus pour être transformés sur KC135 au sein du SAC : Cdt Guillou (Pil), Cne Cuenot(Cop), Cne Chevassus-Clément (Nav), Adt Honoré (ORV).

Il revient en France en Juillet pour constituer l'encadrement de la 90^{ème} Escadre chargée de former les personnels mettant en oeuvre les C135F.

1-08-1963 :

Création de la 90^{ème} Escadre de ravitaillement en vol à Istres qui a pour mission d'instruire et d'entraîner le personnel C135 F, d'assurer la maintenance de ce nouvel appareil et d'organiser la mise en place d'un détachement permanent à Mont-de-Marsan. La 90^{ème} escadre comprend 9 Officiers, 30 sous-officiers, 25 hommes du rang :

*Commandant d'Escadre : Cdt Guillou.
Chef des moyens ops : Cdt Amar
Chef des moyens techniques : Cdt Dioudonnat.*

Certains l'ont ensuite connu commandant la B.A. 125 « Charles Monier » Istres.

Ce rappel de l'historique du Ravitaillement en vol montre que le général Guillou est vraiment le chef à qui l'armée de l'air doit la réussite de la montée en puissance des unités de C135 F.

Nous devons en être reconnaissants à ce chef remarquable qui vient de prendre son dernier envol.

Claude BRUNET