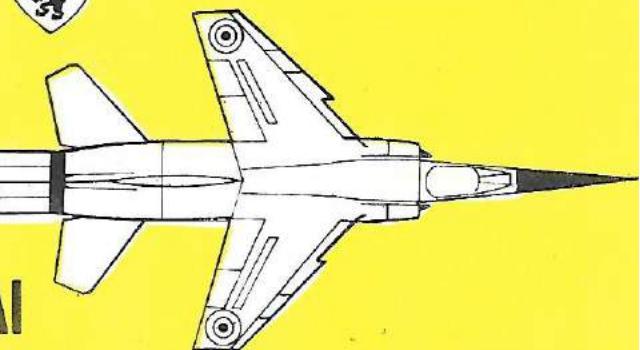


# FLASH 103



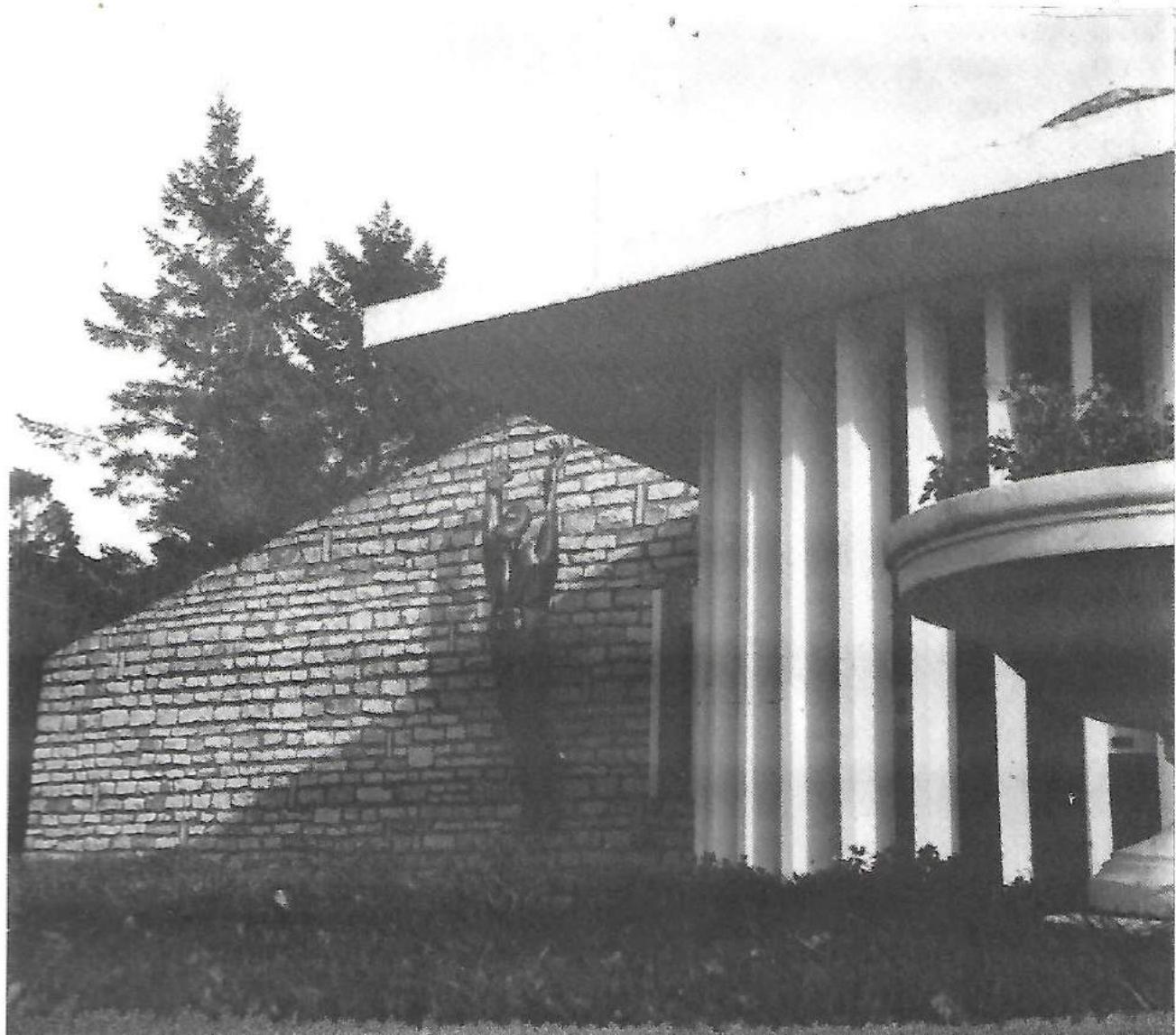
O C T O B R E 1986

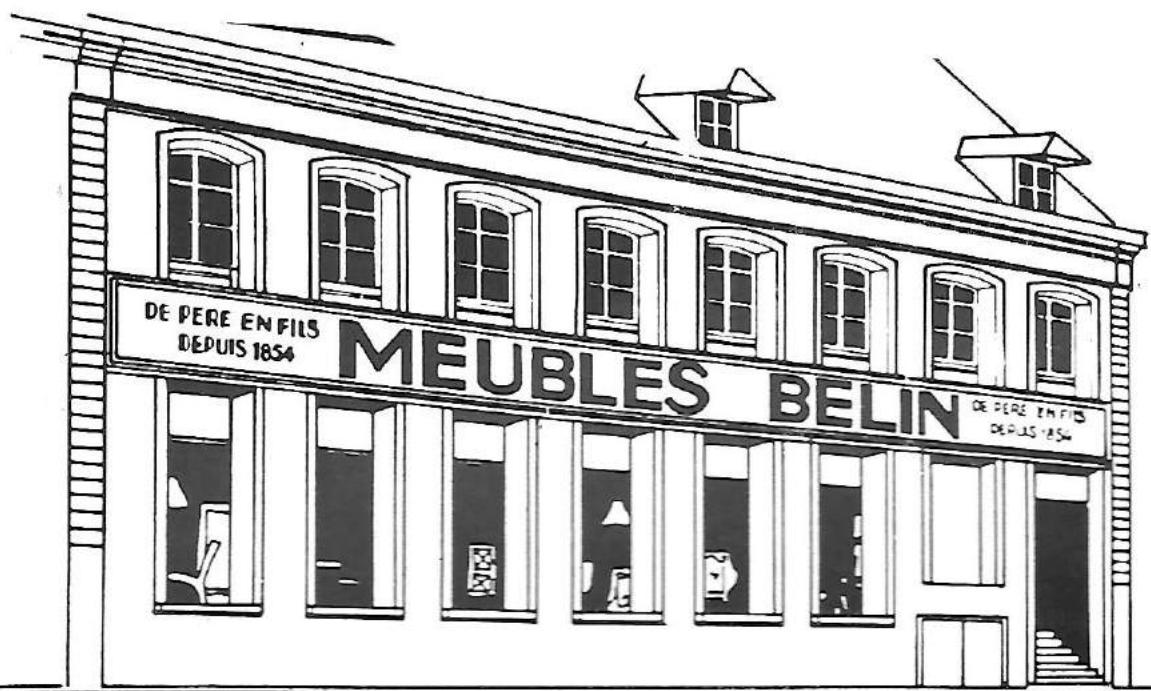
N° 91



JOURNAL de la BASE de CAMBRAI

*"Commandant René MOUCHOTTE"*





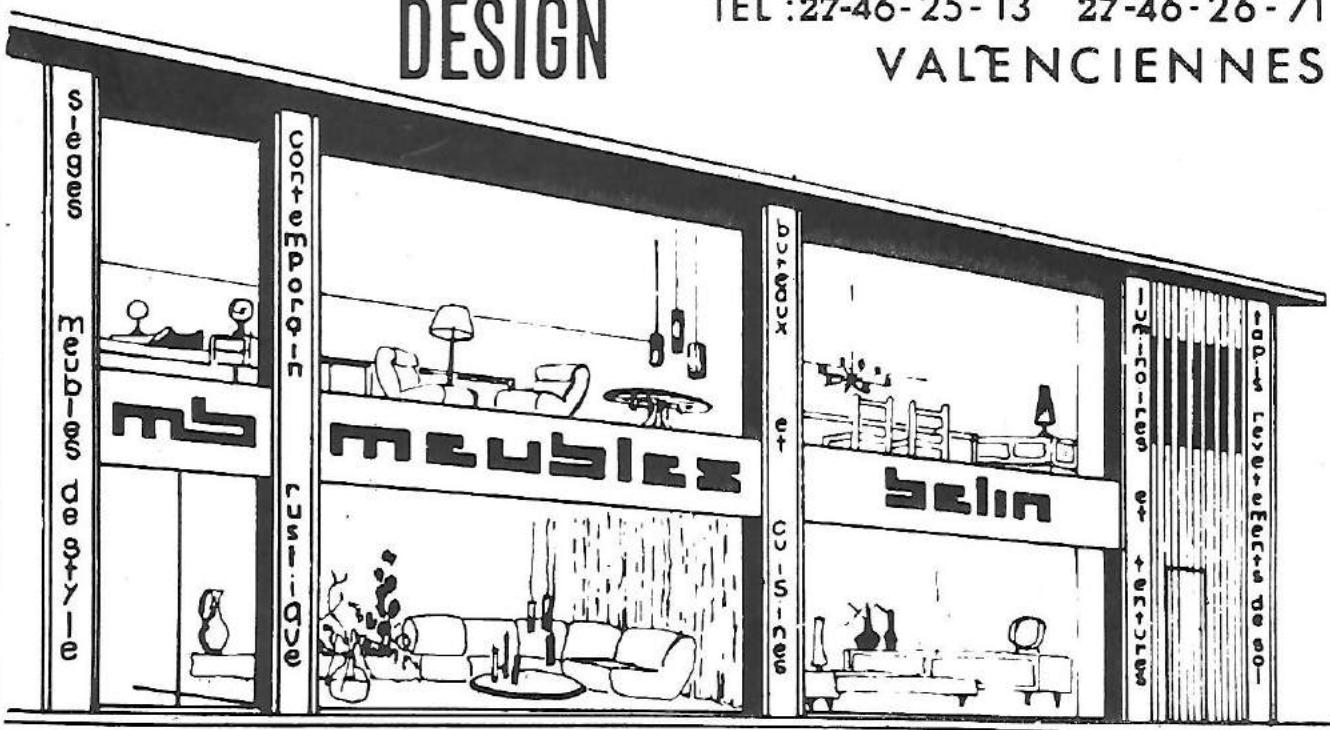
# meubles **BELIN**

## DECORATION STYLE CONTEMPORAIN DESIGN

DE PERE EN FILS DEPUIS 1854

27 A 33 RUE DES ANGES  
PARKING PRIVE  
28 A 32 RUE DES ANGES

34-36 RUE VIEILLE POISSONNERIE  
4 - 6 RUE DES MOULINEAUX  
TEL : 27-46-25-13 27-46-26-71  
VALENCIENNES



# FLASH 103

OCTOBRE 1986

N° 91

## FLASH 103 journal de la BASE AÉRIENNE COMMANDANT RENÉ MOUCHOTTE

Directeur  
de la publication  
Lieutenant-colonel MUSSILLON

---  
Chef de rédaction  
Capitaine CASSAR

---  
Contacts annonceurs  
ASP. BROGNIART

---  
Textes  
Unités de la B.A. 103

---  
Mise en page  
Sergent-chef IGRAS Irène

---  
Reportages photographiques  
Service Photo Base

---  
Correspondance : B.A. 103  
Officier adjoint  
59341 CAMBRAI-AIR  
Tél. 27.83.89.67 - Poste 23.65

---  
Impression  
Atelier offset B.A. 103  
Tirage : 800 exemplaires

## Sommaire



	Pages
TABLEAU D'HONNEUR .....	2
LE MOT DU COLONEL .....	3
LE CROTALÉ EN AFRIQUE .....	5
EPERVIER 86 .....	6 - 7 - 8
TIGER MEET A CAMBRAI .....	10 - 11 - 12 - 13 - 14
LE CLUB CYCLO DE LA B.A. 103 .....	16
EVACUATION D'UN BLESSE DEPUIS UN PYLÔNE .....	17
DÉPART DU RADAR SRE .....	17
RENOVATION DES CENTRES RADIO .....	18
LES GENDARMES SAVENT COURIR .....	18
AUMONIER AU TCHAD .....	19 - 20
FLASH BASE .....	21 - 22 - 23 - 24
FLASH BASE .....	25 - 26 - 27 - 28
L'"ANGE" DE LA CHAPELLE .....	29
COCOYE (RICO) BOY .....	30 - 31 - 32 - 33 - 34
MOUVEMENTS DE PERSONNELS .....	36 - 37 - 38
LE PREMIER AUMONIER DE LA BASE .....	39
NO COMPRENDE .....	40
LES CONNAISSEZ-VOUS .....	41
RIONS UN PEU .....	42
FOLG SONG .....	43 - 44 - 45
RUBRIQUE DU PETIT CURIEUX .....	46
SOUVENIR .....	47
CARNET .....	48

Abonnement de soutien pour 4 numéros : 50 F

Libellé à l'ordre de : SICORESTHO 2

A faire parvenir à : M. l'Officier adjoint - B.A. 103 - 59341 CAMBRAI AIR

# TABLEAU D'HONNEUR

## CHEVALIER DE LA LEGION D'HONNEUR

- LCL MUSSILLON Alain
- LCL CHARDON Yannick

## CHEVALIER DE L'ORDRE NATIONAL DU MERITE

- LCL MATHE Pierre

## MEDAILLE DE LA DEFENSE NATIONALE

### MEDAILLE DE BRONZE

#### - A titre exceptionnel

CNE VANENGELANDT J.Pierre (3)  
ADC LINGLIN J.Pierre (3)(4)  
ADJ GARY Gabriel (3)(4)  
ADJ MOINE Hervé (3)(4)  
ADJ PAULET André (3)(4)  
SGC MALVOISIN Dominique (3)(4)  
SGT BOUGAUD J.Marc (3)(4)  
SGT MAIGNIEZ Thierry (3)(4)  
SGT MELY Christophe (3)(4)  
SGT OLIVIER Thierry (3)(4)  
SGT CARLIER Philippe (3)(4)

#### - A titre normal

SGT RAVIART J.Paul (2)  
SGT VANDERPLANCKE Laurent (2)  
CLC DEWEVER Frédéric (2)  
CLC MISPELON Alain (2)  
CLC WALLARD Christophe (2)  
CLC DESROUSSEAUX Frédéric (2)  
CLC NICOLAS Walter (2)

#### - A titre normal

CAL LOMBART Pascal (2)  
CAL DOUEZ Eric (2)  
AV1 ARENA J.Pierre (2)  
AV1 BARTEK Philippe (2)  
AV1 CADET Franck (2)  
AV1 CREPE Pascal (2)  
AV1 LEBEL Didier (2)  
AV1 DONZELLE Alain (2)  
AV1 DUHAMEL Laurent (3)  
AVT BOUDERBALA Philippe (2)  
AVT TEMPLUS J.François (2)  
AVT MARCQ Georges (2)  
AVT ALIPS Eric (2)  
AVT MOUGIN Philippe (2)  
AVT LEMAIRE Thierry (2)  
AVT RONDY Alain (2)

#### AGRAFE

- (1) - Défense aérienne
- (2) - Fusillier commando de l'air
- (3) - Armée de l'air
- (4) - Mission assistance extérieure



## BASE AÉRIENNE 103

LE COLONEL

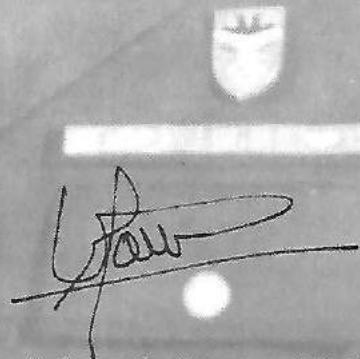


Durant les mois de juillet et août, nous nous sommes imposés des restrictions qui ont pesé sur notre vie de tous les jours. Ces restrictions étaient nécessaires pour pouvoir aborder dans de bonnes conditions la rentrée et la période de fin d'année.

Nous avons gagné.

Pour les mois à venir, notre action principale sera centrée sur la défense sol-air et plus principalement sur le dispositif des mitrailleuses 12,7.

Nous devons gagner, et nous gagnerons.



Colonel Bruno LE MOINE

Chez vous,  
au café,  
*déguster*



Super 49 - Blonde  
Spéciale blonde - Pilshem  
Christmas - Terken  
Soda - Limonade **KRAK**

ROUBAIX

20.26.92.26

CAMBRAI 27.81.23.78

# LE CROTALE EN AFRIQUE

## DE LA ROUTINE, OU PRESQUE

Ca y était, une fois de plus, nous avions réussi à partir tous ensemble.

A la S.M.S.A., l'habitude de faire un travail d'équipe est courante. Vous pensez, avec tous nos déplacements dans les champs de bétieres de DOULLENS pendant les manœuvres, c'est nécessaire. Mais là, c'était une autre affaire.

Une nouvelle aventure s'offrait à nous, qui allait nous changer de l'environnement boueux du site de LUCHEUX. Enfin, c'est ce que nous croyions. Certains connaissaient déjà, grâce à MANTA, mais pour beaucoup, c'était la découverte. Et quelle découverte ! Partir mi-juin de CAMBRAI alors qu'il y faisait beau et chaud pour aller trouver la pluie (et quelle pluie, mes aieux, à raison d'un orage tous les quatre jours) et s'embourber pendant les relèves, il fallait être maso. Eh bien, comme rien ne nous arrête dans le Crotale, nous l'avons fait. Mais maintenant, nous pouvons dire fièrement et la tête haute "Nous y étions !..." et nous l'avons été, jusqu'au cou, si vous pouvez me passer l'expression.

Ca a commencé quelques heures à peine après être sortis du DC8. Bien sûr, on nous avait bien parlé de la saison des pluies, mais venant de CAMBRAI, nous pensions avoir l'habitude de l'eau, n'est-ce-pas ? Et bien, plouf, non, car là également était la découverte.

XXXX

Quand nous effectuons, dans l'après-midi clair et ensoleillé, la reconnaissance des sites Crotale, nous avions bien remarqué, ça et là, quelques zones herbeuses dans la maigre végétation existante, signe d'une humidité sous-jacente. Mais, c'est en voulant exécuter la relève de nuit (\*) que nous avons été confrontés aux mystères de l'Afrique qui s'ouvraient devant nous, sous la forme d'un orage. Rapide, violent, monstrueux, il nous mettait de suite dans l'ambiance, comme pour nous démontrer que dans le Crotale, le système entier devait être tous temps. Mais, nous avions confiance en nous.

Donc, le premier poste de filtrage passé sans encombre, nous nous apprêtions à repérer, comme nous le pouvions, le poste suivant. A mesure que nous rouillions, cela nous paraissait tout à coup moins évident. La question qui se posait à nous était "Comment repérer un Tchadien par nuit pluvieuse dans le noir ?". Nous prenions conscience que notre relève relevait maintenant de l'exploit.

Halte ! Coup de frein brutal, le camion se mit en travers et nous découvrîmes alors au milieu d'une flaue d'eau, la sentinelle tchadienne. Elle nous fit signe d'arrêter. Venant à notre rencontre, l'autochtone nous débita avec son accent particulier une sommation bien à lui. Après lui avoir répondu favorablement, il nous laissa repartir.

La pluie redoublait d'intensité et le tracé du chemin avait disparu depuis longtemps faisant place à de grandes étendues marécageuses. Au hasard d'un éclair, nous apercevions notre position. Nous étions sauvés. Mais, au détour d'un virage, masqué par un buisson, le marais nous attendait. Trop tard... Le TP3, plongeait allègrement jusqu'aux moyeux et nous laissait pantouflé face à la situation. Nous ressaillissant rapidement, décision fut prise de sauter dans l'eau boueuse où les petites bêtes locales commençaient à s'ébattre. Nous dirigeant au bruit et à la lueur des éclairs, nous avons localisé l'arrivée. Ouf ! Nous revenions de loin.

Trempés, crottés mais heureux et fiers d'avoir accompli notre mission jusqu'au bout, nous nous disions tous en faisant sécher nos vêtements devant la climatisation du véhicule : "Que c'est beau l'Afrique, patron !".

XXXX

(\*) Le Crotale est l'une des unités à travailler H24 tous les jours de la semaine.

M. DEBUT  
Joaillier

5, rue Alsace - Lorraine  
tél: 27.81.47.10. 59400 CAMBRAI

Vous accorde

20 % de Remise

sur tous ses articles :

HORLOGERIE.

BIJOUTERIE.

sur présentation d'une pièce d'identité  
militaire

N'DJAMENA : capitale du Tchad située à 4200 km de Cambrai.

Le Tchad, c'est l'Afrique profonde ; le premier port se trouve à 1200 km de là. Les pays voisins sont :

- la Lybie au nord,
- le Soudan à l'est,
- la République Centre Africaine au sud.

A l'ouest, l'état tchadien est bordé par le Niger, le Nigéria et le Cameroun.

Grand comme deux fois et demie la France, le Tchad est nettement divisé en trois régions climatiques : au nord le désert, au centre le Sahel et au sud la savane soudanaise caractérisée par un climat tropical semi-humide. Peu de relief dans ce pays : un seul massif montagneux au nord, le Tibesti culminant à 3415 m.

\*\*\*\*\*

L'heure africaine fut donc celle de la 12ème Escadre et plus particulièrement celle du 02.012 "PICARDIE" pendant les mois d'avril, mai et juin. Sous les ordres du Commandant POINTERAU, 12 pilotes et 40 mécaniciens eurent ainsi la chance de participer à l'opération "Epervier". Le détachement comptait sept pilotes de l'Escadron 02.012 "PICARDIE", trois du 03.012 "CORNOUAILLES", deux du 01.012 "CAMBRESIS" de trente trois mécaniciens du 02.012 aidés par sept spécialistes du GERMAS 15.012.

\*\*\*\*\*

05 AVRIL 1986 : premiers contacts avec "Epervier".

Les convoyeurs quittent Cambrai. Il s'agit du Commandant POINTERAU, du Capitaine LEFORT, du Capitaine CHAMAGNE et du Capitaine BONNEFON. Un trajet de plusieurs milliers de kilomètres qui les mènera d'Istres à Dakar puis de Dakar à N'Djamena derrière leur "nounou" (nom familier de l'avion ravitailleur C 135 F). Il y avait aussi 7 mécaniciens.

11 AVRIL 1986 : 04 heures.

Une semaine après les convoyeurs c'est, très tard dans la nuit pour certains, très tôt le matin pour les autres, que le reste du détachement s'ébranle vers Roissy. Histoire de nous préparer aux grandes chaleurs, notre bon vieux Nord nous gâte ce matin là : rafales de vent, flocons de neige et température sibérienne ; dur, dur pour ceux qui avaient revêtu les chemisettes. Petit-déjeuner et c'est l'embarquement. Huit heures : nous ne sommes plus qu'un petit point dans le ciel de France. Le trajet le plus court

entre deux points du globe, c'est la ligne courbe ! Fort de ce savoir, notre bel oiseau traverse donc l'Espagne pour suivre la corne africaine jusqu'à Dakar. Escale technique et décollage vers N'Djamena où nous arrivons à 23 heures. Ouf ! Nous quittons l'avion. Tiens, l'équipage aurait-il oublié de couper les réacteurs ? Non, c'est l'Afrique : 32°, point de rosée - 10° !

Nos camarades nous accueillent : "Gala" (bière locale) pour tout le monde.

Le temps de dire bonjour aux gens de la 5ème Escadre et les voilà déjà partis (tout souriants, on se demande vraiment pourquoi ???).



Le 11 au soir, nous voilà donc dans le bain (c'est peu dire, en fait nous ruisselons !). Nos convoyeurs y sont déjà depuis une semaine : "Epervier" n'a plus de secret pour eux. D'ailleurs, ils se chargent très rapidement de nous transmettre leur savoir et le travail commence fébrilement.

Notre mission principale (défense aérienne obligé) fut l'alerte au sol, un régime lourd puisque tenu 24 heures sur 24.

Le rythme de travail élevé mais bien supporté nous ménageait des périodes de repos régulières. Quatre pilotes d'alerte le matin, quatre l'après-midi, deux la nuit : cela laissait deux pilotes en repos complet pour 24 heures. Cette organisation donnait donc un jour de congé tous les six jours.

Les "scrambles" (décollages réels sur alerte) furent nombreux mais irréguliers en fréquence et en importance. Parmi les plus sérieux, nous pouvons citer l'arrasonnement à N'Djamena d'un bimoteur d'affaire et l'interception, tout près du 16ème parallèle, d'un Ilyouchine 62. Parmi ces décollages sur alerte, tous d'ument relatés sur le cahier de marche, certains amuseront des générations de pilotes.

A noter une facétie du désert qui fallait bien faire tourner nos deux pilotes en bourrique, terme approprié puisque l'objectif présumé n'était autre qu'un troupeau de zébus (certainement équipés de réflecteurs radars) !.

A ces alertes, viennent s'ajouter différentes missions qui, par leur caractère inhabituel, nous apportèrent un grand nombre d'enseignements tant sur les matériels employés que sur les manières de travailler des autres unités (Terre, Air, Mer confondues).

La protection en vol des Boeing ravitailleurs ou des Atlantic de la Marine nationale fut notre mission secondaire nous donnant l'occasion d'effectuer des vols de longue durée avec plusieurs ravitaillements.

Une autre mission franchement inhabituelle fut celle que nous fîmes pour protéger EN VOL un avion AU SOL. Il s'agissait, en l'occurrence, d'un Transall utilisé par un haut responsable pour ses déplacements officiels.

Qu'avons-nous encore fait ? Accompagner des Jaguar ou des F1 CR sur la ligne rouge pour des reconnaissances à vue (R.A.V.). La cohabitation DA/FATAC fut donc entière et parfaite. Mais il est bien connu que les gens de la DA sont plutôt indépendants. Ainsi pour ne pas être en reste face à ces messieurs des F1 CR et face aux "Jag", nous effectuâmes en solo toutes les missions de reconnaissance à vue.

Durant ce séjour, le tir air-sol ne fut pas oublié et c'est au nord de Moussoro que nous allionsachever d'anciennes carcasses déjà mal en point. S'il y avait eu une compétition, le F1 CR eut écrasé tout le monde. Chapeau Messieurs de la reco et bravo la technique !

A N'Djamena, la cohabitation des trois armes est excellente tant au plan professionnel que pour les rapports humains. Tout le monde poursuit un seul but : la perfection dans le travail. Cela donne une coopération parfaite et c'est un plaisir d'oublier pour quelques semaines les tracasseries administratives. Une ombre à ce tableau : les 43 bis et les 9 CAHA sont de rigueur depuis peu...

Quelles furent nos conditions de vie à N'Djamena ?

C'est l'Afrique ; il fait chaud, très chaud. Au mois de mai, nous avions en moyenne 43°, sous abri bien sûr. Dehors, difficile de savoir puisque nos thermomètres ne montaient pas au-dessus de 50°. Toutefois, une sonde placée à 10 heures du matin dans un avion verrière entrebaillée, indiqua 76° ! C'est mieux que le club Méditerranée.

A part quelques maux de tête, l'acclimatation se fit en dix jours environ pour la plupart des gens sans problème majeur. Pendant tout le séjour, la chaleur fut bien supportée malgré les nombreuses pannes d'électricité qui nous privaient de climatisation. Pendant ces moments là, le nec plus ultra était d'être d'alerte en 5' (vêtu de la combinaison de vol et de la ceinture anti-G).

Question logements, pour les pilotes, rien à dire. Ce fut tout à fait correct du début à la fin. Par contre, la mécanique commença par faire du camping dans des pièces sans porte, sans fenêtre voire sans plafond ! Tout s'arrangea progressivement et à la fin, tout le monde vivait dans des locaux confortables (pour l'Afrique bien sûr).

Au mess, nous avons, par la force des choses, pu goûter quelques produits locaux : mention bien pour le steak local (zébu) et pour les mangues.

Durant ce séjour, les distractions furent peu nombreuses. D'une part, parce que N'Djamena est loin de ressembler à un parc de loisirs et, d'autre part, parce que les sorties nous étaient interdites. Les deux seuls endroits autorisés étaient la piscine et un pub très à la mode "La rose des vents". Chaque endroit avait ses assidus !

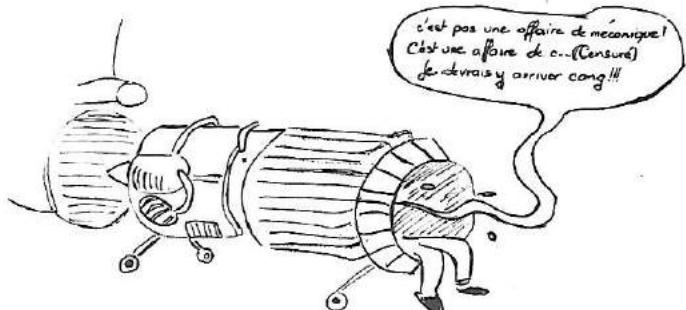
Que pouvions-nous faire d'autre pour fuir la monotonie qui, parfois, se glissait en nous ? Quelques ballades en ville, de jour évidemment, quelques siestes (certains ont pris beaucoup d'avance sur d'éventuels retards de sommeil), quelques tournois de sports inter-unités (foot, ping-pong, pétanque, tennis).

Quelle que fut l'occupation des différentes journées, elles se terminèrent toutes de la même façon : par la tombée de la nuit... ouï, bien sûr, mais encore par : LA GALA !

\*\*\*

Véritable institution de 18 heures locales qui voyait l'Escadron se réunir dans son ensemble. Deux fois par semaine, ces instants se trouvaient bouleversés par un personnage religieusement attendu : le courrier, bien magique avec la France et la famille.

A part les faits professionnels, quelques dates sont à retenir dans ce Détam : 12 avril : visite du Général Bret, 21 avril : arrivée du LCL Chardon qui passa quelques jours en notre compagnie. Notre commandant d'escadre en profita même pour parfaire ses connaissances du réacteur, n'hésitant pas à mettre la main à la pâte.



31 mai : visite du Général Forget.

Le mois de mai vit également arriver le Père Crop.

Fin mai, une discussion sur deux tourné autour des dates de retour. Quand partira le convoi ? Quand partira le reste de la troupe ? Le 2 juin, le 4 ou le 8 juin ? Polémique et suppositions inutiles. Le convoi est annulé et le retour reporté au 16 juin. Dur, dur pour tout le monde, double déception pour beaucoup : le "Tiger meet" et la J.P.O. sont d'un coup relégués au rang des souvenirs.

Il en aurait fallu plus pour démotiver le 02.012 et notre toubib préféré ne nous compta pas pour cela parmi ses clients. Le Capitaine Chauvet pour qui les maladies tropicales n'ont plus de secret fit également partie de ce Détam tout comme l'Adjudant Desmonteix, gérant du mess officiers, qui plus humblement s'occupa de satisfaire nos appétits.

Le travail reprit donc ses droits jusqu'au 15 juin, jour bénit où nous vîmes arriver nos remplaçants (avec le sourire, on sait pourquoi maintenant). Le lendemain, 7 heures d'avion et nous voilà de nouveau Chtimis. Retrouvailles des familles, soirée brochettes à l'escadron et c'est un Détam de deux mois qui s'achève. L'Afrique est derrière nous mais, que de souvenirs et un désir unanime : Y RETOURNER !



## NOUVELLE BMW 325i

171 ch - 6 CYLINDRES - 217 km/h\* - 0 à 100 km/h 8,3s

Consommations normes UTAC: 6,4 l à 90 km/h,  
8,1 l à 120 km/h, 12,2 l en ville.

VOTRE CONCESSIONNAIRE BMW

SODAC

40, rue Cantimpré  
59403 CAMBRAI

Tél: 27.83.05.90.



\*sur circuit



### LISTE DES PARTICIPANTS A L'OPERATION

#### EPERVIER 86

##### PILOTES : E.C.02/012 "PICARDIE"

- CDT PONTEREAU
- CNE LEFORT
- CNE HARMAND
- CNE BONNEFON
- LTT DANIEL
- LTT BERNARD
- LTT PHILIP

##### E.C.03/012 "CORNouailles"

- CNE HIRSCH
- LTT PUTOIS
- LTT PAQUET

##### E.C.01/012 "CAMBRESIS"

- CNE CALDAIROU
- CNE CHAMAGNE

### MECANICIENS

#### E.C. 02/012 "PICARDIE"

- |                   |                 |
|-------------------|-----------------|
| - CNE VILLEMEJANE | - ADC BREMS     |
| - ADC CAUDRON     | - ADC PHILIBERT |
| - ADC BLAVIN      | - ADJ SAINTIVE  |
| - ADC THALLOT     | - ADJ TARTU     |
| - ADJ TOSZA       | - ADJ COCHET    |
| - ADJ LENNE       | - ADJ PINCHART  |
| - ADJ DEVAUX      | - SGC MERLIOT   |
| - SGC GILLERON    | - SGC HEDDEBAUT |
| - SGC VIGUIE      | - SGC ROSSI     |
| - SGC DZIURZYNSKI | - SGC BUSSY     |
| - SGC BORG        | - SGC FRIDRICH  |
| - SGT PAPION      | - SGT BOURY     |
| - SGT PALAU       | - SGT DUBY      |
| - SGT CHARLIER    | - SGT GIREAUDAU |
| - SGT MARGORY     | - SGT AUBRUN    |
| - SGT DENISSE     | - SGT MIRALLES  |
| - SGT DAVE        |                 |

#### G.E.R.Ma.S. 15.012

- ADJ DELVAL
- ADJ COTTEL
- ADJ JOURNEY
- SGC SOCKEEL
- SGC SIMON
- SGT MAISSE
- SGT POMEYROL

**jw!**

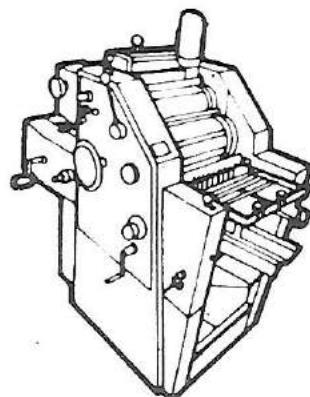
offset

**jean Maillot**

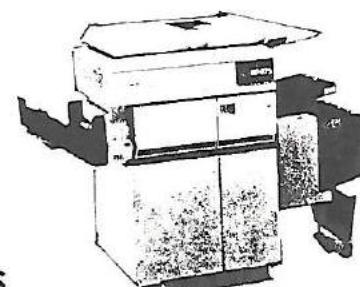
MATERIEL et FOURNITURES de BUREAU

7, Place Saint Sépulcre Tél. 27.83.61.61

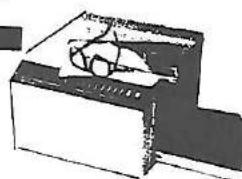
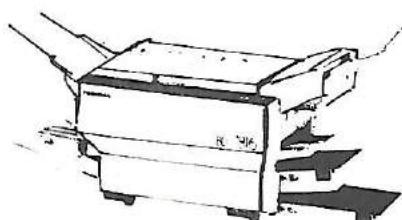
59400 CAMBRAI



**Canon**



**TOSHIBA** DES COPIEURS  
ORIGINAUX



LE MINI COPIEUR TRES POINTU

LE ZOOM FACILE

**B. DUEZ**

**VISUAL**   
Un groupe d'opticiens de confiance

**VOTRE OPTICIEN**

7, RUE NEUVE CAMBRAI



27.81.42.29

# TIGER MEET A CAMBRAI

## LES CHASSEURS AU PAYS DES CH'TIGRES

Tous les ans, depuis 1961, les escadrons de chasse de l'Alliance atlantique qui ont choisi le tigre pour emblème se rassemblent chez l'un d'eux. Ce "Tiger Meet" était organisé cette année par l'E.C. 01.012 "CAMBRESIS". Pendant une semaine, Canadiens, Américains, Allemands, Norvégiens, Italiens, Portugais, Belges, Espagnols, Français se sont rencontrés dans le ciel du Nord pour des missions de combat, d'attaque au sol et de défense aérienne, dont certaines à plus de trente avions ! Un emploi du temps très chargé, mais qui n'a pas empêché les Tigres de rugir de plaisir lors de soirées mémorables...

"Tiger, tiger, tiger... dead bug". Immédiatement, aussitôt après avoir répondu au cri de guerre du leader, les "tigres" tombent sur le dos, les quatre pattes en l'air, tels des "punaises mortes". Rite initiatique ? Non. Clan mystérieux ? Absolument pas. Club un peu ésotérique ? Peut-être... Monsieur Hulot, quidam moyen, serait vraisemblablement surpris. Il n'y a pourtant rien d'extraordinaire. Dans le hangar du "CAMBRESIS", pilotes et mécaniciens des escadrons "Tigre" de dix pays se livrent à l'une de leurs plaisanteries favorites. Et gare à ceux qui se prendraient au sérieux et resteraient droits, rigides et étrangers à l'affaire. Au Tiger Meet, le sérieux, c'est le travail : les missions aériennes, leur préparation, leur "débriefing". Le soir, autour d'une assiette garnie lors du passage au buffet, c'est la détente, les retrouvailles et l'amusement.

Les Tigres, ce sont des fauves, des bêtes, des prédateurs. De redoutables chasseurs. Toujours aux aguets. Scrutant le ciel de leurs yeux de félins, prêts à bondir sur leur proie. Et quand 10 meutes amies se retrouvent, leurs ébats sont chauds, bruyants et colorés. Cela ne se raconte pas. Il faut le vivre.

### "Terrific breakfast".

Cette camaraderie, cette amitié se noue au fil des ans, rencontre après rencontre. Pilotes et mécaniciens apprennent à se connaître, sympathisent, échangent des explications sur leurs matériels et leurs méthodes de travail. La décontraction en soirée ne fait que renforcer ces liens, ce qui sans nul doute, serait indispensable en cas de conflit.

Pour ce 26ème Tiger Meet à Cambrai, deux types de missions bien distinctes mobilisaient hommes et machines le matin et l'après-midi.



Dans la matinée, après un petit déjeuner jugé "horrible and terrific" par les Anglais, Américains et Canadiens, dépayrés sans leur "typical breakfast", chaque escadron travaillait sa mission habituelle, mais cette fois dans des contrées peu ou pas connues. Certains avaient ainsi choisi de faire de la navigation à basse altitude ou du tir. Tous les matins, trois missions s'envolaient donc vers Suippes, dans des créneaux de tir réservés, où les conditions étaient très proches de la réalité puisque les pilotes n'avaient jamais vu les cibles avant d'arriver sur elles.

D'autres unités avaient préféré s'exercer à la défense aérienne, leur mission habituelle. Trois créneaux leur étaient attribués dans la zone aérienne de défense nord, au-dessus des Ardennes. Nos Mirage F1 ont ainsi pu se mesurer, en combat aérien, avec les F5 norvégiens, F 15 américains, F 16 belges, F 18 canadiens, Phantom F4J anglais, F 104 Italiens et F1 espagnols.

L'après-midi était réservée aux très importantes missions, tous appareils réunis, et répartis en deux groupes opposés, l'un attaquant un objectif et l'autre le défendant sur une zone déterminée.

Dès 9 heures, précisez 9 A.M. pour les anglo-saxons, la situation tactique et le but de la mission basse altitude de l'après-midi étaient donnés aux leaders des deux partis rivaux. Ces deux leaders étaient chaque jour remplacés, de façon à permettre à tous les escadrons de diriger les opérations au moins une fois dans la semaine. Ne serait-ce que sous cet aspect, le Tiger Meet est une chance exceptionnelle pour chaque pilote.

## La plus jolie mécanicienne.

Environ quatre heures étaient nécessaires à la préparation de ces missions. Le leader des Bleus, les attaquants, s'isolait au rez-de-chaussée de l'escadron. Il disposait d'une situation tactique la plus réelle possible. Position des ennemis, coordination air-sol, objectif détaillé avec photos et défenses sol-air associées, quelques idées sur l'organisation de la défense air-air, tous les paramètres dont il aurait disposé en temps de crise étaient entre ses mains. Certaines attaques au sol visaient des objectifs mobiles de l'Armée de terre (P.C. transmissions, régiment de chars), d'autres des bases de l'Armée de l'air.

A l'étage, entouré de trophées, de photos d'avions de chasse et de cadeaux tigrés offerts au "CAMBRESIS", sans avoir de renseignements sur la mission adverse, le leader des Rouges disposait d'une situation tactique déduite de celle du parti Bleu, mais aux impératifs différents : zones de défenses sol-air dans lesquelles il lui était interdit de pénétrer, aide d'une station radar au sol ou aéroporté (un AWACS) qui lui donnait des renseignements, ou... aucune aide certains jours.

A 14 heures, après un déjeuner pris en commun dans un hangar, le parking redevient fourmillière. Une charmante mécanicienne canadienne, yeux bleus azur, cheveux d'or bouclés, frêles épaules, taille de guêpe et jambes finement galbées, ôte les cales des pneus des F 18. Brûlé dans sa machine, le pilote lui lance un regard à la Gary Grant, avant de baisser la visière de son casque tigré jaune et noir.



Un peu plus loin, les mécaniciens américains, casquette à grande visière sur le crâne et chewing-gum en bouche, déplacent un F15. Leur tracteur ? Un "petit" véhicule équipé d'un moteur de 6,2 litres...

Sur le taxiway, une quarantaine d'avions roulent vers le point d'arrêt, la chaleur dégagée par les réacteurs, brouillant au passage l'horizon des "rampants". Alignement, sur la 10 ou la 28, dernier coup d'œil sur les cadrans, autorisation de la tour, et décollage, P.C. max, en patrouille serrée. Aussitôt, le train rentré, écartement à 90° de deux CF 18, immédiatement suivi d'un regroupement et d'une montée en chandelle, les "Canucks" assurent le spectacle.

Les avions des partis bleu et rouge, une fois rassemblés, filent tous vers la zone de "conflit".

Sur l'objectif, une équipe de restitution. C'est le parti blanc. Un pilote du "1/12" et une équipe vidéo de la base de Cambrai et du SIRPA suivent les attaques, et notent les horaires de passage pour le "débriefing".

## Ce tigre est empailé.

Une heure plus tard environ, les chasseurs se présentent sur la piste de la base "Commandant Mouchotte" pour l'atterrissement.

Les combinaisons orange fluorescent des Allemands colorent la plateforme. Les Portugais, à peine descendus de leurs Fiat G 91, "refont" déjà la mission, avec les mains, éternel langage des chasseurs. Et si les Lusitaniens ouvrent la bouche, en toute circonstance, c'est pour un mot gentil. Il n'est pas plus affable que les Portugais.

A 17 heures, c'est le débriefing. Les trois partis sont réunis, à l'étage de l'Escadron "CAMBRESIS", sous le regard terrible du tigre empailé accroché au mur.

Le parti "Rouge" des Forces de défense aérienne prend la parole le premier. Présentation de sa mission, de la méthode choisie pour l'exécuter et de son déroulement. Proclamation des tirs effectués contre les assaillants. Et après analyse de la manœuvre des Bleus et de leurs tirs, restitués dans le temps et l'espace, estimation de la formation que ceux-ci avaient choisie pour attaquer.

A son tour, le parti "Bleu" expose sa mission, son plan et ses résultats.

Arbitre de la partie, le parti blanc - l'équipe de restitution - conclut en projetant sa cassette vidéo. Commentaire de ce "Monsieur loyal" : "le parti Bleu est passé à l'heure", "Il avait 10 secondes de retard", ou encore "les patrouilles étaient trop proches ; la seconde serait vraisemblablement passée dans les débris de bombes".

Le leadership passant tous les jours à un nouvel escadron, on vit bien sûr quelques divergences de méthode. Mais, rien de considérable, pas de grande découverte sur les tactiques d'emploi.

En voyant côté à côté, sur le parking, des avions aussi différents que les F 15 C Eagle, les F 16 A Fighting Falcon, les CF 18 A Hornet, les Mirage 2000 invités, les Mirage F1, les Super Etandard, les AlphaJet A, les F 5 A Freedom Fighter, les F 104 S Starfighter, les Phantom F 4 J et RF 4E, et les Fiat G 91 R, on pouvait se demander si les leaders des grosses missions communes n'allait pas rencontrer quelques problèmes. Ce ne fut pas le cas. A partir du moment où tous décollaient du même terrain, la tâche était déjà simplifiée. Les missions pouvaient être préparées ensemble et le rassemblement était pratiquement assuré. Les différences entre avions offraient même l'avantage de la complémentarité.



Le 2000 face aux vedettes.

Pour les attaques air-sol, les formations choisies permettaient aux plus manœuvrants de protéger les moins manœuvrants. Ensuite, suivant la nature de l'objectif, chacun allait délivrer l'armement le mieux adapté de sa panoplie, et au total, ce panachage permettait d'obtenir tous les résultats espérés.

Reste le Mirage 2000. Qu'allait-il faire, face aux trois vedettes du moment, F 15, F 16 et CF 18? C'était le sujet de bien des conversations.



Le F 15 C Eagle, fabriqué par Mc Donnell Douglas, est un avion de supériorité aérienne, propulsé par deux Pratt and Whitney F 100-PW 100 de 10,9 tonnes de poussée avec P.C. (post combustion ou réchauffe). Sa masse au décollage (pleins internes de carburant et 4 missiles AIM 7 Sparrow) est de 20 tonnes. Il vole à Mach 1,2 à 1000 ft et à Mach 2,3 à 36000 ft. Son taux de montée initial est de plus de 50000 ft/mn (254 m/sec). Il fut conçu pour pouvoir intercepter le fameux MIG 25 soviétique (Mach 3 - 80000 ft). Il est équipé d'un système d'armes extrêmement efficace, en particulier ses missiles électromagnétiques. Son radar lui permet de repérer des avions volant à une altitude supérieure, égale, ou même inférieure à la sienne (ce qui est plus difficile techniquement, à cause des retours d'échos radar du sol). Le F 15 est facilement reconnaissable à ses énormes entrées d'air en biseau et à ses deux dérives verticales.

Le F 16 A Fighting Falcon est lui, fabriqué par Général Dynamics. C'est un avion petit, léger, extrêmement manœuvrable, conçu pour le combat aérien rapproché. Il est équipé du même moteur que le F 15 (ce dernier étant un bi-moteur). Son rapport poussée/poids est voisin de un. Le pilote est assis dans un cockpit particulièrement ergonomique, au siège incliné pour mieux encadrer les G, et le manche, petit comme un "Joystick", est latéral. La silhouette du F 16 est extrêmement connue, avec sa verrière en bulle, son nez légèrement plongeant et son entrée d'air ventrale.

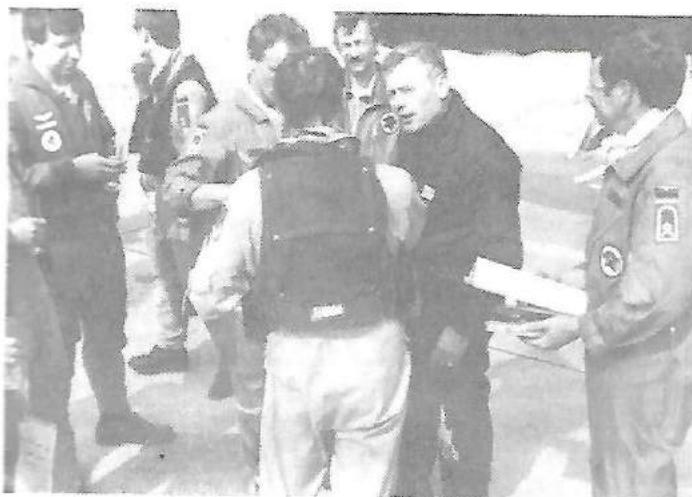


Quant au CF 18 A Hornet, de Mc Donnell Douglas, c'est un avion pouvant être embarqué, polyvalent, motorisé par deux General Electric F 404-GE 400 de 7,2 tonnes de poussée (avec P.C.), pour une masse au décollage de 16 tonnes (pleins internes de carburant, 2 missiles AIM 9 Sidewinder et 2 missiles AIM 7 Sparrow). L'attractif de cet appareil vient surtout de sa planche de bord et de son radar. Tous les cadrans ont disparu; à l'exception quand même d'une montre et d'un horizon artificiel de secours. Ils sont remplacés par trois écrans cathodiques, sur lesquels le pilote visualise sa navigation, les paramètres de son système d'armes, et les données de son radar. Jamais, il ne se préoccupe des informations vitales de sa machine. L'ordinateur s'en charge, et c'est une voix féminine, "Bitching Betty" (Betty la garce), qui avertit le pilote si quelque chose ne va pas. La donnée qui pose problème clignote aussitôt sur l'un des écrans. Le radar, autre point fort de cet appareil, "voit" très loin et peut absolument tout faire (air-air, air-sol pour suivi de terrain, appui tactique classique). On reconnaît aisément le bimoteur F 18 à ses deux dérives inclinées, vers l'extérieur et à ses entrées d'air très reculées.



Telles sont les données auxquelles le Mirage 2000 était confronté. Bilan à la fin de la semaine ? Si les systèmes d'armes étrangers ont confirmé leur grande classe, le 2000 ne s'est pas fait tirer une seule fois en combat rapproché. De plus, il a démontré des capacités manœuvrières à basse vitesse jugées impressionnantes par ses différents adversaires. Les pilotes étrangers qui ont "croisé le fer" avec lui en combat, ou qui ont assisté à un vol en place arrière, ont été réellement, selon l'expression des chasseurs, "cravatés", y compris les Belges, dont les F 16 sont pourtant réputés en ce domaine.

Si la discréction fut de règle en matière de C.M.E., chaque force aérienne considérant ce domaine comme sa "chasse gardée", les conversations allèrent bon train et en toute franchise quand les pilotes ont abordé le comportement des moteurs et les évolutions "pointues" de leurs avions en combat ou en assaut.



En définitive, les enseignements de ce 26ème Tiger Meet sont de deux ordres. Pilotes et mécaniciens de l'OTAN (1) savent travailler ensemble, et de façon très opérationnelle. Les différents escadrons ont des idées assez semblables pour la préparation des missions. C'était tout à fait attendu des Tigres étrangers, puisqu'il existe une certaine standardisation au niveau de l'OTAN. Et cela "collait" parfaitement avec les méthodes de travail des Tigres français.

D'autre part, même si sur le papier, certains avions affichent des performances supérieures, en combat, c'est l'entraînement qui compte et donc les pilotes. A cet égard, le Mirage F 1 s'est remarquablement comporté contre des chasseurs réputés plus manœuvrants, parce que leurs pilotes n'étaient pas des spécialistes du combat aérien. Un pilote bien entraîné dans ce rôle peut effacer beaucoup de différences au niveau des matériels.

Les Tigres sont retournés dans leurs tanières respectives. Leur cri de guerre "Tiger, Tiger, Tiger" sera entendu l'an prochain à Montijo, près de Lisbonne.

(1) dont la France fait toujours partie, même si elle en a quitté le dispositif militaire intégré.

#### Du côté de la ménagerie...

Dans le vaste et verdoyant enclos qu'est la Base aérienne "Commandant Mouchotte", 13 meutes de Tigres se sont laissées enfermer par le dompteur du "Cambrésis".

- No 74 Fighter Squadron (Royal Air Force) : cofondateur du Tiger meet, avec l'EC 1/12 "Cambrésis" et le 79th Tactical Fighter Squadron (USAF Europe) (1). Ses origines remontent à 1917. Il est stationné à Wattisham et doté de F4J Phantom.

- 31ste Smaldeel (Force Aérienne Belge) : basé à Kleine Brogel, il vole depuis 3 ans sur F 16 A Fighting Falcon, après avoir été la dernière unité belge à se séparer de ses F 104 G Starfighter, qu'elle utilisait depuis près de 20 ans.

- 53 rd Tactical Fighter Squadron (US Air Force Europe) : stationné à Bitburg (Allemagne Fédérale), c'est l'un des quatre principaux escadrons de Défense aérienne américains en Europe. Il est équipé de F 15 C Eagle.

- No 439 Fighter Squadron (Canadian Armed Forces) : autrefois basé en France, à Marville, il est aujourd'hui en RFA, à Baden-Söllingen. Il a lancé, en 1968, la mode des avions peints en tigre. Il dispose depuis peu de CF-18 A à Hornet.

- 431 Staffel (Luftwaffe) : stationné à Oldenburg, il a pour emblème un... renard. Il a cependant été admis chez les tigres, du fait de son esprit particulièrement combattif et de sa devise qui proclame : "Croyez-le ou non, nous sommes des tigres !". Il vole sur Alphajet A, c'est-à-dire la version attaque au sol.

- Aufklärungsgeschwader 52 (Luftwaffe) : basé à Leck, il n'a pas, lui non plus, un tigre pour emblème, mais une... panthère noire. Deuxième "exception qui confirme la règle", il participe au Tiger meet depuis que le Bundestag (parlement ouest-allemand) lui a remis en 1965 un superbe tigre empailé, en récompense de ses brillants résultats opérationnels. Cette escadrille de reconnaissance est équipée de RF 4 E Phantom.

- 21° Gruppo caccia (Aeronautica Militare Italiana) : stationné à Cameri, il s'est notamment fait remarquer dans les années cinquante en animant la célèbre patrouille acrobatique italienne des "Tigri Bianchi". Il est doté de F 104 S, version plus puissante du Starfighter développé en Italie.

- No 230 Helicopter Squadron (Royal Air Force Germany) : basé à Gütersloh (Allemagne de l'Ouest), ses origines remontent à 1913. Il dispose de Westland Puma HC 1.

(1) F 111 - pour une démonstration.

- Esquadra 301 (Força Aérea Portuguesa) : installée à Montijo, elle est l'héritière des traditions établies dans les années 60-70 en Angola, au Mozambique et en Guinée-Bissau, lors des guerres coloniales. Elle vole sur des Fiat G 91 R 3 offerts par l'Allemagne Fédérale sur des stocks de la Luftwaffe.

- 336 Skvadron (Kongelige Norske Luftforsvaret) : basé à Rygge, il fut le premier escadron norvégien équipé de F5 A en 1966, qu'il utilise toujours actuellement.

- Escuadron 142 (Ejercito del Aire Espanol) : stationné à Los Llanos, l'entrée récente de l'Espagne dans l'OTAN lui permet de participer pour la première fois à un Tiger Meet. Il vole sur Mirage F1.

- Flottille 11 F (Aéronautique Navale) : basée à Landivisiau, ayant pour emblème un hippocampe ailé, elle est régulièrement détachée sur les porte-avions Clemenceau, le "Tigre" et Foch. Elle est équipée de Super Etandard.

- Escadron de chasse 1/12 "Cambrésis" (Armée de l'air) : stationné depuis sa création à Cambrai-Epinoy, il a notamment été commandé par un certain capitaine Achille Lerche. Il vole sur Mirage F1.

#### LES ORIGINES DU TIGER MEET

NOM : Tiger.

PRENOM : Meet.

DATE ET LIEU DE NAISSANCE : 19 juillet 1961 à Woodbridge (Angleterre).

PARENTS : 79° Tactical Fighter Squadron, 74° Fighter Squadron et Escadron de chasse 1/12 "Cambrésis".

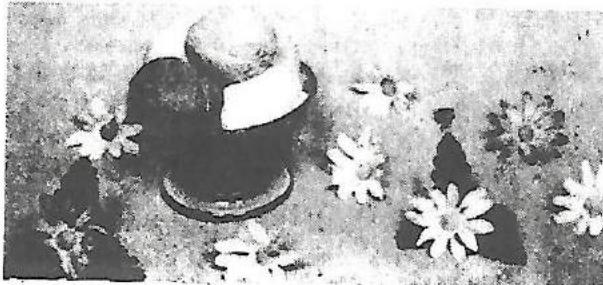
ORIGINE DE LA CONCEPTION : souhait des gouvernements américain, britannique et français de l'époque d'établir un climat de coopération plus étroit au sein de l'organisation militaire de l'OTAN, mis à profit par trois escadrons à l'emblème du tigre pour se retrouver chaque année.

DESCENDANCE : assurée.

La famille Tigre compte aujourd'hui près de 20 membres, dont les objectifs communs sont la promotion de la solidarité au sein de l'Alliance atlantique, le partage des expériences professionnelles et le développement d'une meilleure compréhension des objectifs de l'Alliance.



*Pour vos fêtes, banquets  
Été comme Hiver  
Pensez à la glace !*

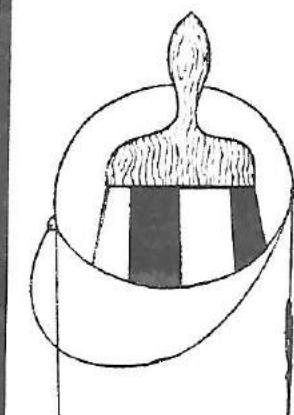


Vente en gros et demi-gros pour congélateurs

#### TOUTES GLACES A EMPORTER

- VACHERINS
- SORBETS
- FRUITS GIVRÉS
- CAFÉ LIÉGEOIS
- PARFAITS
- CASSADES
- AGNEAUX PASCALS
- COLOMBES GLACÉES
- BERCEAUX
- BÛCHES DE NOËL
- PIÈCES MONTÉES

9, rue du Quartier-de-Cavalerie  
CAMBRAI Tél 27.81.33.49



**C**omptoir

Pour les Professionnels

**G**énéral

Pour les Particuliers

**P**einture

Papier Peint Moquettes

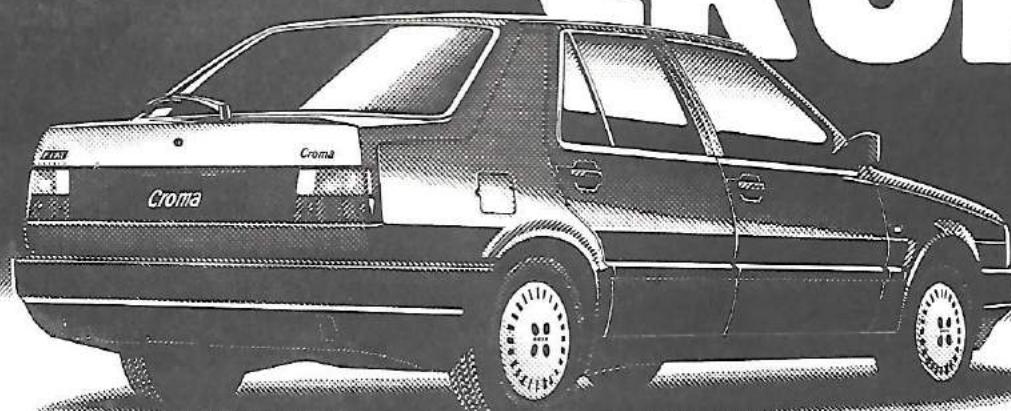
52 Allée St Roch

59400 CAMBRAI

tél: 27.81.24.93.

M.A.O.

# CROMA



**Découvrez  
la nouvelle grande  
Berline de Fiat**

Moteur transversal, carrosserie "2 volumes 1/2", coffre modulable, assise large : un espace intérieur record pour 4,49 m de long. Croma. Croma CHT. Croma i.e. et Turbo i.e. Croma Diesel et Turbo Diesel. Un concept unique servi par des motorisations d'exception.

**FIAT**

**UN NOUVEAU MONDE DE TECHNOLOGIE**

S.A. Générale Automobiles-

26/32, rue cantimpré CAMBRAI

tél: 27.83.88.76.

# LE CLUB CYCLO DE LA B.A. 103

Qui sont donc ces cyclos de la B.A.103 dont on aperçoit, de temps à autre, le panneau d'affichage au mess sous-officiers ? Sont-ils aussi fous que certains veulent le prétendre ?

Sachez que ces militaires sont des amateurs inconditionnels de la petite reine qui se fixent, dans la limite de leurs moyens, des buts précis au cours de la saison.

Ce sont aussi des gens qui aiment se retrouver entre copains partageant la même passion. L'objectif essentiel de l'année, c'est bien entendu, la grande sortie effectuée courant juin. Une semaine passée quelque part en France, quatre jours de vélo pour à peu près 5 à 600 kms, avec tant qu'à faire un peu de montagne, qu'il s'agisse des Vosges, du Jura ou du Massif Central. Il faut bien changer d'horizon et de relief !

Mais, vous pouvez aussi, si le cœur vous en dit, découvrir avec nous les Monts des Flandres, du Boulonnais ou la montagne de Reims, des sorties au cours desquelles on effectue environ 100 à 150 kms. Il y a chaque année la possibilité de répondre à l'invitation du Vélo santé de Cambrai et faire les 215 kms (édition 86) de Paris-Cambrai. Quel plaisir et quelle fierté aussi que de partir de l'école militaire aux pieds de la tour Eiffel, contourner la place de l'Etoile et descendre les Champs-Elysées en compagnie de 6 à 700 cyclos de tous horizons.

Tout cela évidemment se prépare, et là n'est pas le moins pénible. Il faut rouler dès le début d'année, qu'il fasse bon ou mauvais. Pour ce faire, pas de secret : venir au travail en vélo, essayer de participer aux sorties du jeudi ou simplement rouler le week-end. Bref, faire des kms afin de pouvoir s'asseoir sur la selle sans trop d'appréhension !

Si le club cyclo ne se fait pas trop remarquer sur la B.A.103, sachez que ses membres sont reçus, et de bonne manière, autant à Doullens qu'à Tours, Dijon, Luxeuil, Strasbourg ou par nos amis du 92ème R.I. de Clermont-Ferrand.



Venez donc nous rejoindre, le col de la Croix Morand, le Markstein ou la route des crêtes ne sont pas inaccessibles. Nous pourrons tout aussi bien aller découvrir le mémorial de Vimy.

Un dernier mot enfin. Sans être trop cher, un matériel de qualité bien entretenu et adapté évitera bien des débauches d'énergie ! Ca compte pour le moral !

ADJ BRENNER

**MATELASSIER  
TAPISSIER  
barbade**

Petite Rue Verte  
59400 CAMBRAI  
27.83.92.72

Répare et fabrique sur mesures  
matelas et sommiers  
Remise en état de sièges, fauteuils,  
ensembles salon tous styles.  
Devis Gratuit

RM 1193 6759

**Travail en atelier  
ou à domicile sur demande**  
EXECUTION DANS LA JOURNÉE SUR RENDEZ-VOUS.

## EVACUATION D'UN BLESSE DEPUIS UN PYLONE

Durant le mois d'août, le service médical a expérimenté une civière en aluminium. La "manip" consistait à simuler la descente d'un blessé depuis un pylône du centre émission.

Pris dans la "fièvre du jeu", un volontaire a voulu descendre réellement. BRAVO !....



### RIONS UN PEU...

En Ecosse, au restaurant, il y a un panneau :  
- Nos couverts ne sont pas des médicaments, on ne les prend pas à la fin des repas.

La bonne : "Je tiens à signaler à Madame que le service de Limoges de 56 pièces a actuellement 352 pièces."

Au restaurant, le client : "Dites, serveur, comment faites-vous ces jolis dessins sur le beurre ?"

"Oh, c'est facile Monsieur, avec mon peigne..."

## DEPART DU RADAR SRE



Le premier radar ayant fait une fausse sortie (voir Flash n° 81), voici le vrai départ du SRE, qui concrétise la confiance que l'Armée de l'air met actuellement dans l'ALADIN.

Non, ne dites pas "jamais 2 sans 3"...

C'est fini, F.I.N.I., fini.

Le SRE est mort,

VIVE L'ALADIN,



## RENOVATION DES CENTRES RADIO

Les centres émission et réception de la STB sont en cours de rénovation. Des pylônes et des postes de radio nouvelle génération vont être installés.

Déjà, les massifs de béton des pylônes sont coulés.

A suivre...



## LES GENDARMES SAVENT COURIR



Lors de l'épreuve pédestre des 100 km qui s'est déroulée à MILLAU (Aveyron), du 26 au 28 septembre 1986, sur un parcours très sinueux, le gendarme LORANGE Paul, de la brigade de CAMBRAI, s'est comporté d'une manière très honorable.

Seul sous-officier de la gendarmerie de l'air, de la 2ème Région aérienne, il s'est classé 308ème et 81ème vétérans sur 1455 participants. Il a parcouru les 100 km en 11 heures 52 minutes, battant son record personnel de plus de 50 minutes.

## CENTRE PIONEER

15, Rue de Nice 59400 CAMBRAI

Face Hôtel de  
ville

TOUTE LA GAMME PIONEER

- HIFI
- AUTO RADIO
- VIDEO

NOUVEAUTES 87 !!

CREDIT ASSURE . S.A.V.

Tél: 27.81.09.59.

# AUMONIER AU TCHAD

C'est ce qui est arrivé à notre Aumônier Gérard CROP.  
Il ne s'y attendait pas.

L'Évêque du Diocèse des Armées, le Père FIHEY, a pensé que le lancement et le maintien de l'Opération Epervier appelaient un renforcement de l'Aumônerie en Afrique centrale. Un Aumônier de Troupes d'Intervention étant déjà présent en R.C.A., il s'agissait de mettre en place une Aumônerie TCHAD.

Il fallait un premier. Il y est allé.

Dans une lettre adressée au responsable de l'Aumônerie de l'Armée de l'air, il dit ce qu'il y a vécu.

Mon cher André,

Ta lettre m'est arrivée hier soir et m'a fait grand plaisir. Tu devrais voir le moment du courrier : dans les différentes unités, les gens entourant leur vauvemestre, attendant une lettre, deux peut-être, et allant ensuite s'asseoir sur un chariot ou sur une caisse pour accueillir pleinement le message qu'"elles" leur envoient... Alors, moi, je reçois avec grande joie ton message d'amitié...

"Tu dois avoir chaud" me dis-tu. Et bien, non ! D'une part, parce que nous avons eu le temps de nous cuirasser : les 43, 45° à l'ombre de mai nous ont bien séchés. Mais, surtout parce que la saison des pluies est arrivée et a fait baisser notablement les températures : seulement 36° hier.

Le ciel nous tombe de temps en temps sur la tête (ce sont de violentes averses) et l'eau est devenue l'ennemie : excessive Afrique ! Ce matin, je pensais partir aux aurores pour remonter toute la piste et rencontrer à leurs postes de garde, de combat ou de veille les fusiliers-commandos, les contrôleurs, les artilleurs des HAWK, les légionnaires. Un fort orage leur a envoyé des trombes d'eau, et ce n'est que tout à l'heure que je pourrai les rejoindre dans la boue.

Un moment de répit imposé et qui vient bien à point pour me permettre de répondre à ta question : qu'est-ce que tu découvres, et qu'est-ce qui te semble important ? Cette question, je me suis vée au TCHAD, j'ai bien vu qu'il me fallait absolument réserver du temps à la prière, pour LE rencontrer, et LUI permettre ainsi d'agir pleinement à travers moi, il m'était plus difficile de me mettre à l'écart pour Me rencontrer et réfléchir. Je suis heureux de pouvoir le faire en t'écrivant un peu longuement.

Ma première surprise a été de constater l'attente qu'ils éprouvent, ces militaires expatriés, l'attente d'une attention, d'une amitié, d'une rencontre. Ce qui rend extrêmement facile le contact. Ils ont tôt fait de répondre avec un grand sourire, au bonjour qu'on leur adresse. Ce qui m'a fait re-découvrir l'importance inouïe du regard, de la parole, de la simple conversation qui, très vite, deviendra d'échanger : pouvoir leur manifester ainsi l'attention de Dieu, la tendresse du Christ, leur donner ainsi l'existence comme personne. Comme mari et comme père aussi, car la vie du foyer, la vie de la famille sont vite évoquées et l'éloignement semble permettre à beaucoup d'éprouver avec un brin de stupéfaction la profondeur des liens qui les unissent : "le départ est alors déjà un retour", disait Saint-Exupéry.

Mon émerveillement a été de recevoir d'eux la force et le courage. Nous réagissons souvent en tout cas c'est comme cela que je réagis - en donneurs perpétuels et nous oublions d'accueillir le don qui nous est fait. Je suis arrivé ici intrépide et magnifique d'assurance. Solidité bien vite ébranlée : la chaleur écrasante - c'était alors une véritable fournaise - a tôt fait de vider et le corps et l'esprit. S'éprouver creux à ce point est plutôt pénible. C'est alors que s'exerce une remarquable solidarité. Entre les quatrième et huitième jours, les mécanos rencontrés - ils étaient pour la plupart de CAMBRAI - me regardaient avec amitié et me disaient : "vous en faites pas, Padré, ça ira bientôt mieux, vous verrez, on est tous passés par là..." Ils m'ont énormément aidé.

Un autre facteur d'écrasement, au tout début, c'est la première perception de l'Afrique en général et du TCHAD en particulier : un continent à la dérive, un pays qui s'est détruit à plaisir - c'était un peu affolant. J'ai réagi en ne tardant pas trop à rencontrer les chrétiens, les religieuses et les missionnaires du TCHAD. Ils m'ont fait re-découvrir l'importance de la patience et de la persévérence. Ils m'ont fait découvrir que les chrétiens sont des hommes "debout", comme l'on dit aujourd'hui, et souriants, vivant de foi et d'espérance. La participation à une fête de l'ACE, à la paroisse africaine de KABALAYE, m'a ainsi réconcilié avec le TCHAD. J'ai pu mieux voir que le christianisme n'est pas démobilisateur, comme on a pu sottement le répéter, mais qu'il est la seule chance de l'humanité. Aussi, pour permettre à beaucoup cette double découverte possible et d'un christianisme vivant et d'un TCHAD capable de se renouveler, je facilite au maximum leur rencontre avec les communautés chrétiennes de N'DJAMENA.

Est-ce que je rassemble un peu ? (Tu sais que ce "faire Eglise" je le perçois maintenant comme très important). On essaie. La messe du Dimanche bien sûr : une assemblée consistante. En semaine, je célèbre, quand je le puis, à une heure précise, l'Eucharistie dans ma petite "piaule" et à plusieurs reprises, une ou deux personnes sont venues y participer. Plusieurs semaines de suite, une rencontre de prière (oecuménique) a été proposée le samedi soir et a pu rassembler ceux qui arrivaient à se libérer.

Ce n'est pas facile. A cause du rythme de vie : ils sont sous tension 24 heures sur 24, il n'y a pas de Dimanche ("tiens, quel jour est-on ?), les gens ne sont pas souvent libres, et ils ne le sont jamais en même temps. A cause du renouvellement des effectifs aussi, aucune réalisation de longue durée n'est possible. J'ai traversé avec un amusement voulu une quinzaine qui aurait pu être pénible : presque toutes les unités ont alors été relevées. Le paysage humain s'était totalement transformé et il a fallu donc tout recommencer.

Recommencer quoi ? Cette rencontre quotidienne de chacun, rendue possible par le partage de vie avec tous, cette invitation adressée, souvent sans mot, à répondre avec confiance à l'appel qui retentit en nous, cette annonce souriante d'un Dieu d'Amour étonnant.

Qu'est-ce que l'Aumônerie fait ici ? Je dis "Aumônerie" et non pas "Aumônier", car nous avons la chance d'être deux en Afrique centrale, le Père LARROQUET en RCA, moi-même au TCHAD, mais sans aucune cloison ni de pays ni d'armée, et avec beaucoup d'amitié : une Aumônerie Inter-armées à deux têtes et un seul cœur...

Les expressions employées par les militaires sont à la fois maladroites et très parlantes : "vous nous soutenez le moral", "vous nous réchauffez le cœur". Nous ne sommes évidemment pas ici pour soutenir le moral des troupes, mais assurément, nous permettons à quelques-uns (beaucoup) de retrouver foi et confiance, de se refaire un cœur. Et cela nous donne beaucoup de joie.

Il me semble aussi qu'une Aumônerie "opérationnelle" fait descendre du ciel plusieurs bénédictions. Sur l'Aumônier d'abord : ces trois mois m'auront creusé et simplifié. Ensuite, je l'espère, sur ces militaires envoyés loin de chez eux. Arrachés au train-train journalier, affrontés à quelques difficultés (qu'il ne faudrait pas grossir), ils sont renvoyés à eux-mêmes et peuvent alors ressaisir leur vie. Enfin, et ce n'est pas négligeable, sur la base laissée à elle-même durant trois mois. Ces chrétiens ont enfin la possibilité de prendre leurs responsabilités et de poursuivre l'Aumônerie qui, sans cet embarrassant Aumônier, peut alors être plus consistante et plus vraie.

Voilà, André.

Je ne pensais pas être si long. Et pourtant, je n'ai certainement exprimé qu'une petite partie de ce qui dort en moi et qu'il me faudrait bien réveiller...

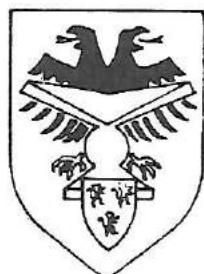
Le ciel s'ouvre. Je vais reprendre mon bâton et aller, comme prévu, retrouver les gens sur le terrain. Vive la marche à pied ! (le nombre de kilomètres que je peux faire chaque jour sur la plate-forme et au camp Dubut, et entre la base et le camp...).

J'allais oublier ! Comme nous pouvons être réconfortés par les témoignages d'amitié qui nous sont envoyés : par les amis Aumôniers, par les familles de nos bases ou garnisons, par les militaires rassemblés à LOURDES (je n'ai jamais vécu le PMI aussi fort que cette année).

Je suis bien avec toi.

Gérard.

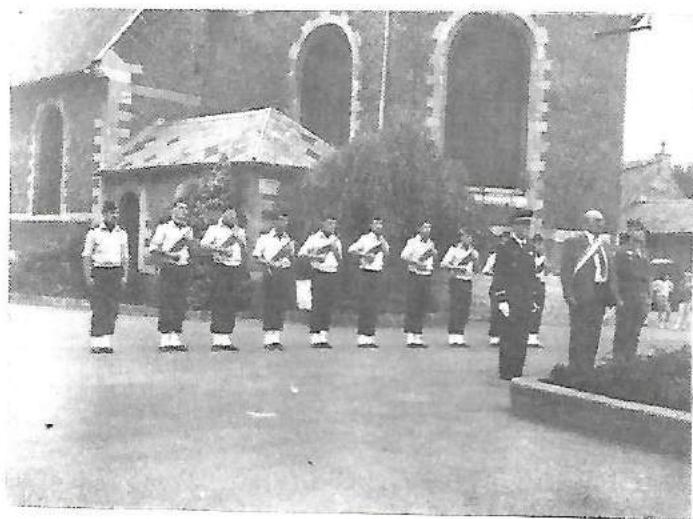
14 JUILLET 1986



à LAMBRES



à FONTAINE-NOTRE-DAME



à AUBIGNY



à BRUNEMONT



Départ du Médecin Capitaine CHAUDET - 27.08.86 -



Départ de Madame TATNCLAUX  
au mess des Sous-officiers  
- 27.08.86 -



Dernier vol du Cne LEROUX - 2/12



Les départs au 3/12, le 25.07.86  
Cne PERROT - LTT PORTRON - SGT GROS  
LTT FRANCOIS - LTT LEPAPE - ADJ ZAJAC



Dernier vol dans leur escadron des  
Capitaines LELEU et LEFORT - 30.07.86



Changement d'assistante sociale.  
Melle SPILMONT C. remplace Mme MORY - 30.07.86



Le SNA pour le départ du CNE CESSO - 29.08.86



Remise de décorations lors de la présentation du CIM au drapeau - 11.09.86



Départ du Major TANTY (2/12) - 11.09.86



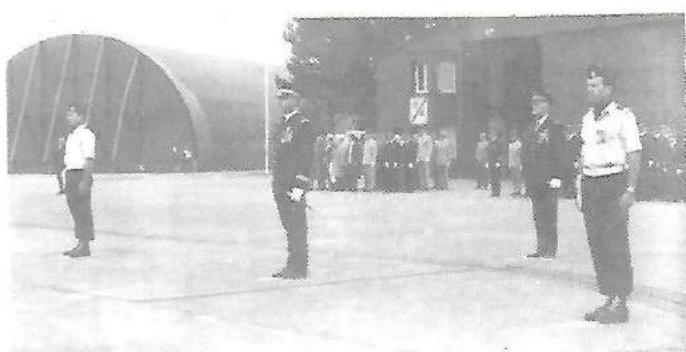
SAINT MICHEL - 29.09.86



Premier anniversaire du D.G. de CREIL - 08.10.86



Inauguration de "l'Ange" à la chapelle - 14.09.86



Prise de commandement 12° EC - 12.09.86



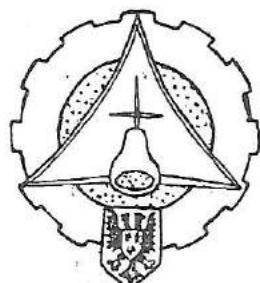
Prise d'armes au 2/12 - 12.09.86



Départ au 3/12 - CDT STEINER - 25.07.86



Prise de commandement du 3/12 -  
CDT RAYMOND - 29.08.86



Prise de commandement au GERMA



Prise de commandement à l'E.R.T.



Prise de commandement au RMu



Prise de commandement aux M.T.





Ball trap - 26.09.86



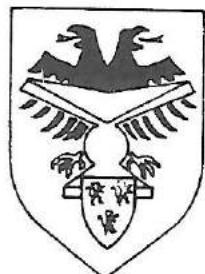
BALL TRAP - 26.09.86



L'Armée de l'air à Poelkapelle - 20.09.86



Opération "Eglantine" - 30.09.86





Personnel du D.E.A. - 10.10.86



Départ de l'ADC DUPAYAGE



Réception à la municipalité de CARNIERES



Remise de médaille à Mme LUSSIEZ du D.E.A.



Soirée Portes ouvertes - 16.10.86

## PASSATION DE COMMANDEMENT AU DEPOT DE MUNITIONS 04/652 A CREPY EN LAONNOIS

Le 03 septembre, le Lieutenant SALES nous quittait, après un séjour de 2 ans, pour être affecté à LYON-MONT-VERDUN et commander le GERMAC 16/942.

Bienvenue au Lieutenant SERRES-LAFFINEUR.

Après une carrière de sous-officier à la base aérienne 103 à CAMBRAI en escadron, il nous arrive de l'E.A.A. 605 de SAVIGNY-EN-SEPTAINE, pour commander le Dépôt.

La cérémonie s'est déroulée sous la présidence du Colonel LE MOINE, des officiers et des sous-officiers de la Base, en la présence du Colonel GENTILE, délégué militaire départemental de LAON, officiers, sous-officiers des régiments de la garnison de LAON et des maires des communes environnantes.



**LE FLASH NE VIT QUE PAR  
SES ANNONCEURS  
RESERVEZ LEUR VOS ACHATS**



Il est arrivé le dimanche 14 septembre.

Oeuvre du Docteur Paul WEBER,

L'"Ange" ne laisse personne indifférent...



\* Par son jaillissement, il nous dit : vis, revis, éveille-toi, réveille-toi, développe-toi, prends toutes tes dimensions.

\* Cet "Ange", c'est le Christ, pleinement ouvert, pleinement offert.

\* Cet "Ange", c'est nous, et c'est pourquoi il n'a pas d'ailles.

Si nous pouvions répondre à l'appel qui nous est fait de nous dépasser !

"Tu peux faire de ta vie un Je t'aime".



## Ascona GT: la grande allure.

11.000 F  
VENEZ L'ESSAYER



Ascona GT Spéciale série limitée.

Un rapport performances / prix exceptionnel. moteur 1.800,66 KW (200 ch) - boîte sport 5 vitesses. 172 km/h sur route. Consommations UTALI: 6,2 l à 90 km/h; 8,1 l à 120 km/h. 100 km/h en 8,2 s. Freux anti-brouillard avant, becquet arrière, jantes 15" en alliage, volet 3 branches, compte-tours. Ascona GT Spéciale série limitée: la grande allure pour 71.000 F, payables en main au 14/08/86 + Frais immatriculation et prestation de service.

**OPEL**

LA MAÎTRISE DE L'INNOVATION.

OPEL - CAMBRAI

132, Boulevard Faidherbe Tél: 27.81.57.05.  
(Près de Mondial Carrelage)

### VIVRE, C'EST SE DEPASSER

"Pour la majorité des goëlands, ce n'est pas voler, mais manger qui importe. Pour ce goëland-là, cependant, l'important n'était pas de manger mais de voler : Jonathan Livingston le Goëland aimait à voler par-dessus tout.

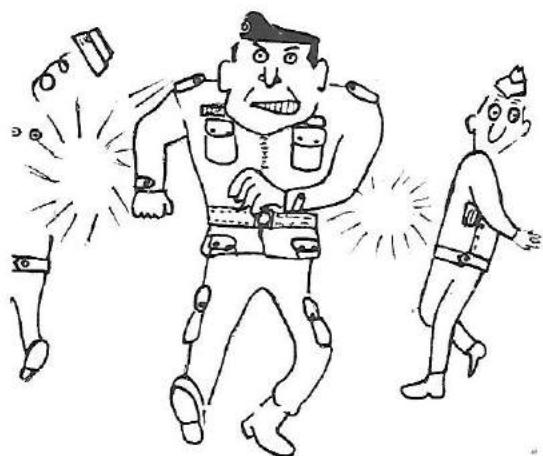
Il disait : mille années durant, nous avons joué des alles et du bec pour ramasser des têtes de poisson, mais désormais nous avons une raison de vivre : apprendre, découvrir, être libres !

Il y a mieux à faire dans l'existence que manger ou se battre, ou conquérir le pouvoir. Notre seule raison de vivre est de dégager notre perfection. Le Paradis n'est pas un espace, et ce n'est pas non plus une durée dans le temps, c'est simplement d'être parfait. Tout ce qui nous limite, nous devons l'éliminer.

Le message qu'il laissa à Fletcher, son disciple, fut celui-ci : "Ce qu'il te faut désormais, c'est continuer de découvrir par toi-même chaque jour un peu plus le véritable 'et limité Fletcher le Goëland qui est en toi'".

Richard BACH - Jonathan Livingston le Goëland.

# COCOYE (RICO) BOY



Les fusiliers commandos de l'air assurent la protection des bases aériennes 25 heures sur 24. Ces gars, souvent imités, mais jamais égalés sont encore appelés "COCOYES".

Ils sont toujours là quand il faut et ils savent se faire respecter.

D'où sortent-ils ?

Il existe une recette simpliste qui consiste à dire : "Prenons un Français moyen sorti tout frais d'un centre de sélection, balaise de préférence. Ajoutons un brin de discipline, les notions nécessaires de protection et d'armement, beaucoup de courage, un peu de flirté et d'audace, agitons le tout et voilà le résultat".

Cette recette est assez brève, mais voyons cela en détail.



## GARE - S.N.C.F. - EVREUX



Les appelés fusiliers-commandos sont instruits dans les Centres d'instruction des Fusiliers Commandos (CIFC).

Il y en a un par région aérienne :

- DRACHENBRONN (FATAC-1<sup>er</sup> RA),
- EVREUX (2<sup>er</sup> RA),
- SAINTES (3<sup>er</sup> RA),
- NIMES (4<sup>er</sup> RA).

Un beau matin, Mr Vandenmoulfritten, Mr Polono-blasczkiewicz ou Mr Dupont ont reçu leur feuille de convocation pour être incorporé à Evreux. Fier de lui, Dupont fait ses valises, prend le train et descend à la gare d'Evreux où l'attend un G.O. tout beau vêtu.

Arrivé à la base, Mr Dupont prend le petit déjeuner et passe dans la chaîne d'incorporation.



Il est pris en compte par les S.A., touche sa solde et fait connaissance avec l'assistante sociale et l'officier conseil.



Notre aviateur va apprendre qu'il ne s'appelle plus Monsieur Dupont mais fusilier-commando Dupont et qu'il n'est pas "Gonfleur d'hélices" mais "Cocoye". Son instruction peut commencer.

L'enseignement militaire est dispensé par un personnel qualifié, maîtrisant une pédagogie à toute épreuve.



Ensuite, il est dirigé vers le service médical qui l'ausculte sous toutes les coutures.

Il y gagne son laissez-passer définitif vers les cocoyes.



Puis, on prend ses mensurations et on l'habille au M.V.C.

Il ne reste plus qu'à lui couper les cheveux et lui tirer le portrait.

Tout ceci est réglé comme du papier à musique. Notre citoyen est prêt à défendre sa patrie, ou presque.

Des airs connus sont fredonnés dans les rangs : "Je suis arrivé un beau matin, avec à la main des beignets que ma mère m'avait fait. Ils m'ont demandé mon nom, mon métier, lorsque fier de moi, j'ai répondu : "Gonfleur d'hélices...". A ce moment-là, juste derrière moi, j'ai entendu rire un type que je ne connaissais pas encore ; le rire du sergent..."



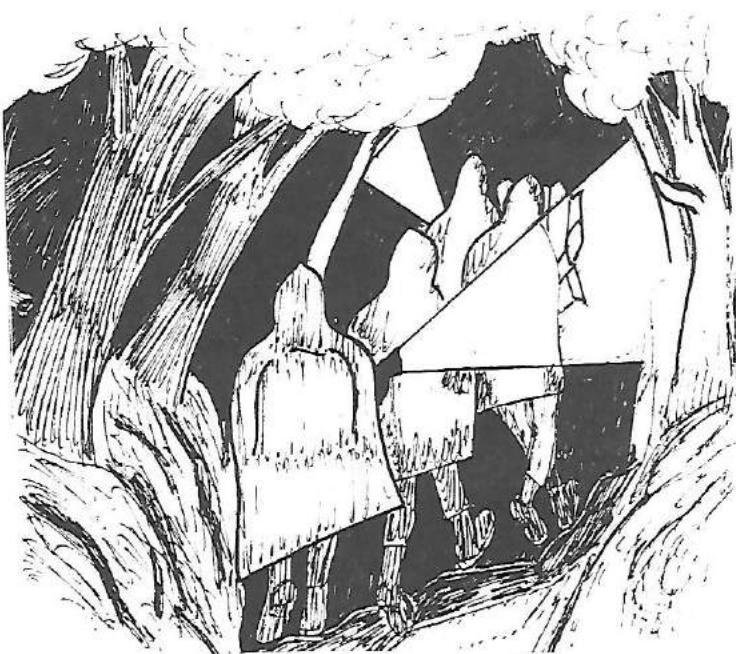
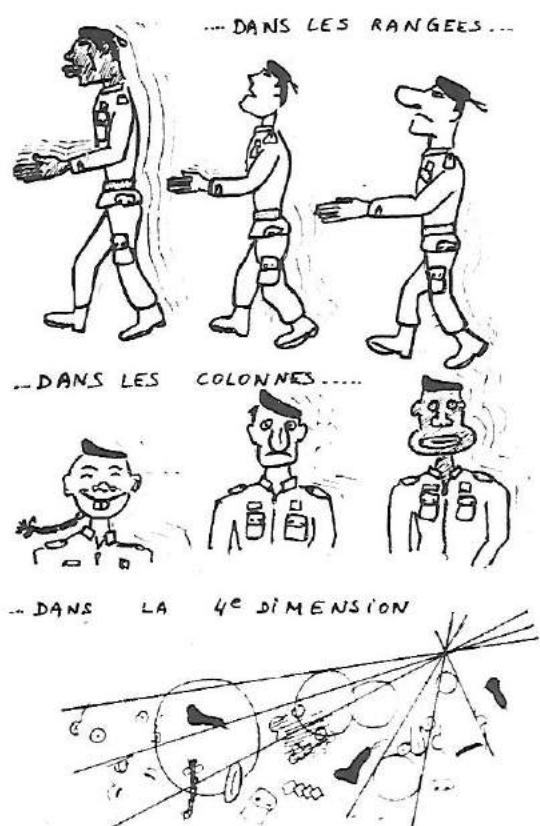
Règlement.

Education militaire.

Transmission.

Cours de secourisme ou l'art de sauver son camarade blessé. Ils y apprennent les gestes élémentaires de survie.

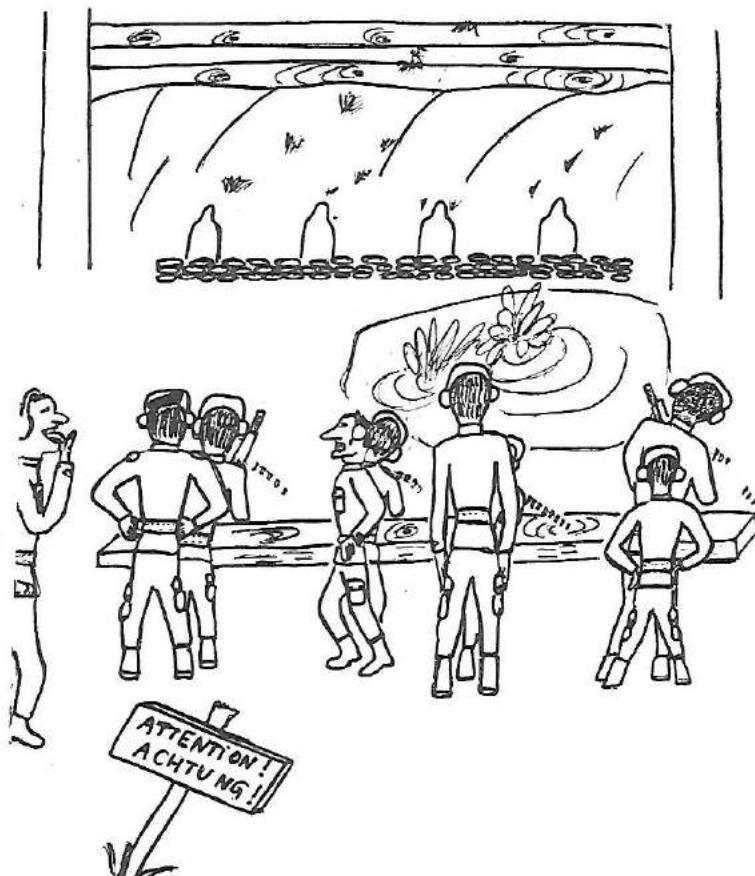
Avant d'apprendre à se battre, le fusilier-commando doit savoir marcher au pas cadencé, en section constituée, apprendre à respecter les alignements..



Voici les mêmes par temps de pluie... Ces activités sont indépendantes des conditions météorologiques du moment.



Les séances intellectuelles sont alternées avec des cours pratiques appelés topographie pratique qui permettent aussi de "casser" les rangers neuves.  
Ces cours pratiques se font de préférence le soir...



Nos fusiliers-commandos apprennent aussi à se servir des armes à feu.

L'encadrement leur dispense des cours de combat théorique qui seront rapidement mis en pratique lors des sorties combat...



... où nos cadres ont toujours su utiliser les compétences de chacun.



\* Traduction : MIAMM ! Chef, ça va être bon.



Nos fusiliers-commandos apprennent aussi le close-combat afin de connaître les trucs pour ne pas se laisser surprendre par un adversaire armé.



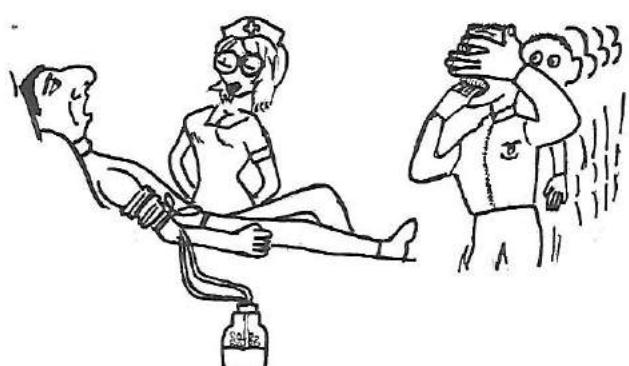
Nos jeunes recrues découvrent les joies et les contraintes de la vie en collectivité appelées T.I.C.

Le plus difficile pour l'encadrement est de leur expliquer le but caché de ces importantes activités.

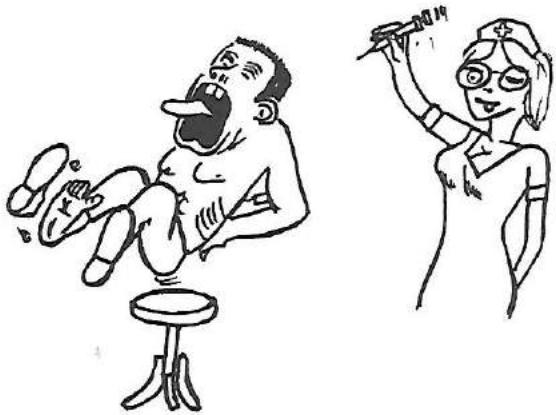
Bien sûr, la condition physique est essentielle pour un cocoye.

Il doit pouvoir intervenir rapidement, au coup de sifflet bref.

Pour cela, les activités sportives sont nombreuses et variées.



Le service médical détermine la numération globulaire de nos fusiliers-commandos et leur demande, par solidarité pour les volontaires, de donner un peu de leur sang.



Ils subiront aussi les vaccinations réglementaires, soit deux vaccinations T.A.B.D.T.

Cette instruction comporte aussi la visite d'un chenil afin de leur faire découvrir les joies de vie du maître-chien binôme avec sa bête.



Chien avant dressage...



... transformation radicale après dressage.



N'oublions pas la pratique du parachutisme. Cela commence par un entraînement au sol, et finit par le saut de motivation pour les amateurs de grands frissons et les volontaires, si la météo le permet.



Après tous ces efforts, nos fusiliers-commandos ont enfin mérité de porter l'insigne de bretet qui leur sera remis solennellement.

La présentation au drapeau est un peu l'aboutissement de cette phase d'instruction et le début de leur vie militaire opérationnelle.



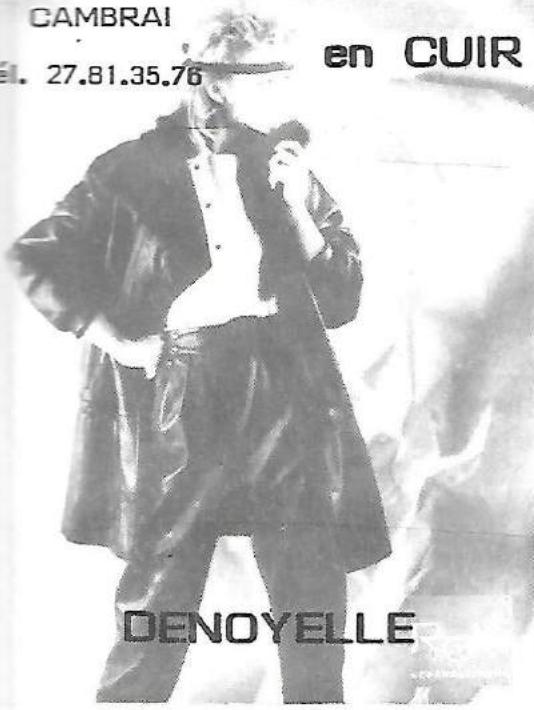
En fin de phase d'instruction, nos cocoyes passeront le peloton qui conditionnera leur future carrière militaire ainsi que leur affectation.

Ensuite, les meilleurs pourront effectuer le stage E.S.O.R., voire encadrer le contingent suivant.

Telle est donc la formation du fusilier-commando de l'air, élément essentiel au bon fonctionnement de nos bases aériennes.

Place A. Briand  
CAMBRAI  
Tél. 27.81.35.76

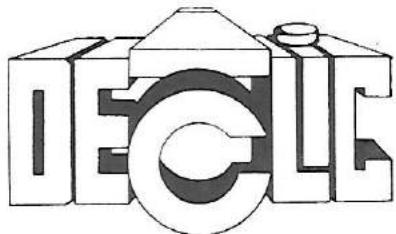
La rentrée  
en CUIR



DENOYELLE

TOUT POUR

LA PHOTO



DIDIER



VINCENT

Ouvert tous les jours de 9H à 19H

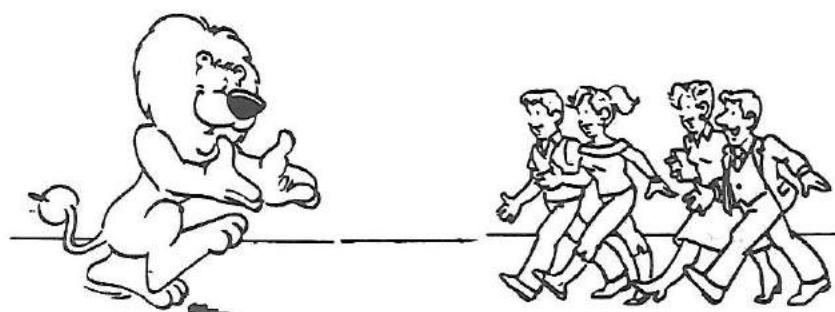
Lundi après midi

Pour vos Portraits - Votre matériel -

Vos photos d'Identités - Vos photos de Mariage

9, rue d'Alsace Lorraine 59400 CAMBRAI

**Crédit Lyonnais**  
**le partenaire de votre avenir.**



**Parlez-en avec un lion.**

DANS LA VIE, IL EST NECESSAIRE D'AVOIR UN BON PARTENAIRE.  
LE CREDIT LYONNAIS PEUT ETRE CE PARTENAIRE SOLIDE ET AVISE,  
QUI VOUS CONSEILLERA UTILEMENT ET RAPIDEMENT QUEL QUE SOIT VOTRE PROBLEME.  
CHOISISSEZ LE CREDIT LYONNAIS, VOUS AUREZ UN LION POUR PARTENAIRE.

CREDIT LYONNAIS AGENCE de CAMBRAI  
3, rue du Gé de Gaulle - Tél. 27.81.57.50



**CREDIT LYONNAIS**

# MOUVEMENTS DE PERSONNELS

## A LA 12ème ESCADRE DE CHASSE

### COMMANDEMENT 12° E.C. :

Le LCL CHARDON quitte la 12° E.C. qu'il commandait depuis septembre 85, pour rejoindre l'Etat-major du C.A.F.D.A. à TAVERNY.

Il sera remplacé par le LCL DE NOMAZY qui assurait jusqu'à ce jour les fonctions de Commandant en second la 12° E.C.

### OPERATIONS 12° E.C. :

Le LCL DE VAISSIERE, chef des opérations de la 12° E.C. depuis septembre 85, assumera les fonctions de Commandant en second de la 12° E.C.

Il sera remplacé par le LCL MATHE qui arrive de l'annexe du CEAM de BRETIGNY.



Le CNE MICHEL assurait les fonctions d'adjoint au chef des opérations de la 12° E.C. Il rejoint le G.E. 314 de TOURS ; Il est remplacé par le Capitaine ROBINO qui a quitté l'E.C. 1/12.

### RENSEIGNEMENTS 12° E.C. :

Les fonctions d'officiers de renseignements étaient jusqu'à ce jour assumées par des aspirants du contingent. Un officier d'active prendra dorénavant la direction de ce service. Le LTT CORBIER arrive donc à la tête de ce service. Il exerçait auparavant au sein du 3/10 à DJIBOUTI.

### ESCADRON DE CHASSE 01.012 CAMBRESIS :

Le CNE PEDELABAT, chef des services techniques de l'escadron rejoint le GERMaS 15.012 où il dirigera la Division Avion Moteur.

Il est remplacé par le LTT STRAT qui quitte l'E.C. 02.012.

### ESCADRON DE CHASSE 02.012 PICARDIE :

Le CDT POINTERAU rejoint le G.E. 315 de COGNAC. Il est remplacé à la tête de l'escadron par le CDT PALOMEROS qui assurait jusqu'à ce jour les fonctions de commandant en second.

Le CDT FERAUD quitte la PAF de SALON DE PROVENCE pour les fonctions de commandant en second de cet escadron de chasse.

Le LTT GRESSIER quitte le GERMaS 15.012 pour prendre le poste d'adjoint au Chef des services techniques de l'escadron.

### ESCADRON DE CHASSE 03.012 CORNOUILLE :

Le CDT STEINER rejoint l'E.C. 3/10 à DJIBOUTI. Il est remplacé, à la tête de l'Escadron, par le CDT RAYMOND qui y assurait les fonctions de commandant en second.

Le CDT DERIEUX arrive du Commandement des Promotions de l'Ecole de SALON DE PROVENCE. Il assumera les fonctions de commandant en second de cet escadron.



Le LTT LEPAPE, adjoint au chef des services techniques de l'escadron, rejoint le GERMaS 15.012 où il dirigera la Division Equipement. Il est remplacé par le LTT MALAPERT qui arrive du GERMaS.

### GERMaS 15.012 :

Le CDT DELOBELLE rejoint l'I.T.A.A. Il est remplacé par le CDT LAMPS qui assurait jusqu'à ce jour les fonctions de second.

Le CDT COMETE arrive de REIMS pour prendre les fonctions de commandant en second de cette unité.



Cette année encore, les S.A. 30/103 ont vu partir les "MEILLEURS" d'entre eux, comme c'est l'usage.

#### QUELQUES TETES NOUVELLES, TANTOT BRONZEES.....

Tout d'abord, le capitaine ROSSIN, nouvel adjoint au chef des S.A. qui arrive de la B.A. 701 SALON DE PROVENCE.



Le capitaine HELAND, nouvel officier SRH qui vient de la BA 120 CAZAUX.



#### .....TANTOT MOINS .....

L'adjudant TOURNAY qui a préféré la Base de CAMBRAI à celle de DOULLENS.



Nous leur souhaitons, ainsi qu'à leur famille, la bienvenue en Cambrésis et en particulier sur la B.A.103 de CAMBRAI.

### AUX MOYENS GENERAUX

En ce début septembre, les personnels des Moyens Généraux 40/103 ont, une nouvelle fois, connu l'émouvant frisson que provoque le départ d'un chef, ainsi que la troublante émotion due à l'arrivée du successeur.

Le Commandant DOME a en effet fait valoir ses droits à la retraite.

Il ne pouvait pas mieux finir sa carrière qu'à CAMBRAI, et qui plus est, aux Moyens Généraux, où il laisse un impérissable souvenir dans la mémoire de tous et un immense vide au cœur de chacun.

Mais, par compassion pour ces gens meurtris, respectons les larmes dont ils se noient et ne remuons pas le couteau...

Quant au nouveau chef des Moyens Généraux, il arrive tout droit de TAVERNY où il tenait les fonctions d'OSN (qu'est-ce que ça veut dire, OSN ?). Conscient d'être l'héritier d'un commandement-clé et fier d'occuper une place en vue, le Capitaine GEORGET tient déjà de nombreux dossier bien en main et regrette déjà, également, de n'avoir que deux mains.



Bienvenue et bon courage au nouveau chef des MGX 40/103.

Le Lieutenant-colonel DOUGUEDROIT quitte les Moyens Techniques de Cambrai pour rejoindre l'I.T.A.A.

Il est remplacé par le Lieutenant-colonel RISS qui était en fonction au Bureau des Programmes du Matériel de l'Etat-major de l'Armée de l'air.



Après le départ à la retraite du Capitaine VANENGELANDT, le Lieutenant SAINTOBERT est maintenant à la tête de l'E.R.T.

## **COMPTÉ ÉPARGNE PROJET**

Pour préparer vos dépenses prévues ou imprévues,  
assurez-vous un prêt à taux très avantageux.

Renseignez-vous vite.



# **Crédit du Nord**

11, rue d'Alsace Lorraine 59400 CAMBRAI

Tél. 27.83.84.67

# LE PREMIER AUMONIER DE LA BASE

L'ABBE DOGIMONT

A 75 ans, c'est en plein "travail" qu'il a vécu sa mort : au cours d'une visite pastorale dans une famille de Raillencourt, un étourdissement, une suffocation, le Passage à la Vie entière.

Une Vie absolue qui s'achève et transfigure une vie bien remplie.

Né en Belgique, il fait ses études théologiques à Rome. Ordonné prêtre en 1938, il choisit le Diocèse de CAMBRAI pour y exercer son ministère. Professeur au collège Notre Dame de Grâce, puis Aumônier au lycée Fénelon, il accepte de donner son attention aux militaires qui commencent à peupler une base aérienne qui vient tout juste d'être construite.

Il assurera l'Aumônerie de la base pendant 23 ans.

Afin d'offrir à tous un lieu de recueillement et de rassemblement pour la prière, il se dépensera sans compter pour que soit réalisée la Chapelle, ce chef d'œuvre de bonnes volontés, d'ingéniosité et de goût, qui nous permet aujourd'hui de disposer d'une extraordinaire oasis de Paix.

En 1966, il prend, en plus, le souci de la paroisse toute proche d'HAYNECOURT.



C'est en 1977, atteint par la limite d'âge, qu'il devra quitter l'Aumônerie pour se consacrer à l'ensemble HAYNECOURT - SAILLY - RAILLENCOURT.

Les anciens parmi nous gardent son souvenir. Par notre merveilleuse Chapelle, il nous reste présent.

Lieutenant DENOEUX Jean-Paul



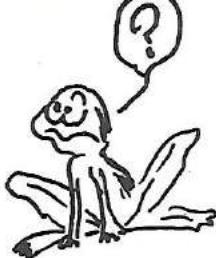
de l'Escadron de chasse 02.012 "PICARDIE"

Pilote de chasse AD 82

Né le 14.04.1962 à MAZINGARBE (62)

Décédé en services aériens commandés le 15.07.1986  
aux commandes de son MIRAGE F1.

(Lieu dit "LES FROIDMONTs" commune de BRUNEHAMEL 02)



On ne réussit pas toujours... mais quel plaisir d'avoir essayé !

J'ai, pour ma part, toujours essayé - et quelque fois réussi - d'être comme ces bonnes vieilles balances dites "de Roberval" : précis, juste et fidèle.

Les qualités de base d'une bonne balance qui, notons le au passage, doit, au moment de son effort, être en un parfait équilibre - instable.

Et c'est cette balance là, avec ses plateaux, son fléau, ses tares, que j'ai donc imitée, moi, qui devrais être un chef.

Je n'ai même pas l'excuse, ô, pitoyable certes, de me référer à un éventuel signe zodiacal dont je ne suis pas.

Et pourtant, je n'en démordrai pas : j'ai toujours essayé d'être précis, juste et fidèle, avec si possible, une régularité de comtoise. Pourquoi ?

Parce que la précision est justement (oh !) ce qui manque le plus dans nos relations, dans nos rapports, dans nos correspondances.

La justesse aussi. Quant à la différence entre la justesse et la justice, elle n'est pas bien grande ; affaire de précision !

La fidélité, elle ne manque pas... malheureusement. Nous sommes, en effet, un peu trop fidèles à nos manques de précision et de justesse. J'avoue que ce raisonnement baroque surprend mais il est étonnamment exact.

Soyons "clairs, précis, concis" disait le bouquin. Soyons également justes et fidèles, et l'honneur sera sauf.

Combien de questions demeurent sans réponse, faute de n'avoir pu comprendre... la question ? Combien de rendez-vous manqués, de réunions tronquées, de temps perdu, à cause d'un mot mal employé, à cause aussi, reconnaissions-le, de bavardages abscons ou spéculifs, de discussions superfétatoires aux arguments apocryphes.

Pour être clair, je préfère arrêter là mes sombres déclamations et pour être bref, j'ajouterais que je pourrais en dire beaucoup plus long.

Enfin, à la gloire des mots de bois et des dialogues de sourds, je vous propose ce gentil apologue :



Lagomachie,

Spacieuse liturgie,  
Fat amphibologie

Fantasque logorrhée  
Faconde édulcorée

Absconse quintessence  
Subversive aberrance

Captieux euphémisme  
Onctueux syllogisme

Sémantique viciée  
Antienne psalmodiée

Piteuse théorie  
Suprême allégorie

Monèmes éthérés  
Diphthongues altérées

Chétive dithyrambe  
Obreptrice d'atrise

Fastueuse alexie  
Perfide dyslexie

Pathos grandiloquent  
Paradoxe latent

Galimatias pervers  
Verbiages à l'envers

Graphèmes apocryphes  
Barborygmes rétifs

Maux du verbe, mots de bois  
Que j'aime votre poids.



# LES CONNAISSEZ-VOUS ?

Les éléments rattachés à une base aérienne ont ceci de commun entre eux : ils sont mal connus, les pauvres. Eloignés de la maison-mère, parfois rattachés à un grand commandement, ils oeuvrent dans l'ombre.

Aujourd'hui, le FLASH 103 leur ouvre sa rubrique : "LES CONNAISSEZ-VOUS ?"

## ADJUDANT-CHEF HULARD

Chef de la station hertzienne directrice de Liermont, rattaché au CTAA et plus particulièrement à l'ECH de Montmorency, l'ADC HULARD mérite d'être connu à plus d'un titre.

D'abord, parce que c'est lui qui nous assure les transmissions hertzienues au profit de la base, ce qui n'est pas rien.

Charmant au demeurant, il possède une personnalité riche et marquée. Par exemple, écologiste convaincu, il n'hésite pas une seconde à militer activement : roulant en R4 et apercevant une compagnie de perdreaux sur la route, il continue... sur le toit ! pour ne pas faire de mal à ces petites bêtes.

Aquariophile averti, ses nombreux aquariums enjolivent la station.

Photographe amateur, bon parleur (je n'ai pas dit beau), il tient sa place, à table ou ailleurs.

Responsable de la station, il s'occupe de tout : hébergement, subsistance, protection, comptabilité... et même technique. C'est vous dire !



## SERGENT-CHEF Monique VAILLANT

Née à LAON sous le signe du scorpion, heureuse maman de deux filles, elle oeuvre au DRMu 04.652 depuis le 01.06.75. Sergent-chef à compter du 01.05.80, elle assume les fonctions de chef de la section d'encadrement.

Toujours souriante, elle offre au DRMu une teinte de féminité très appréciée de l'ensemble du personnel.

Certains diront qu'elle fait partie du "décor" et qu'elle figure dans l'inventaire. C'est peut-être pour cela que le DRMu est si plaisant.



## ADC MELEN



Né à Féron, dans le Nord, peu avant la fin de la guerre 39/45, vous devriez le connaître... Affecté à CAMBRAI de 69 à 75, il s'est éloigné deux ans de sa région natale pour apprécier les douceurs de la côte d'Azur avant de "remonter" dans le Nord.

Responsable des services administratifs à CREIL, vous pouvez le consulter pour divers problèmes. Il vous répondra toujours avec amabilité et dévouement. N'hésitez pas à lui demander un avis sur le plan culinaire, il vous fera part de son expérience... A l'écoute de tous, il est le trait d'union entre l'ensemble du personnel du DG et le commandement.

## ADJUDANT LARCIER

A la vie parisienne, l'adjudant LARCIER a préféré la vie cambréenne...

Depuis cette fin d'été 1979, il a successivement passé 5 années au Bureau Instruction Sol, puis, après un court séjour au secrétariat du GERMaS 15/012, il a émigré vers le Centre de Sélection n° 2.

La moustache avantageuse, toujours souriant, son emploi d'adjoint "Accueil" au C.S.2 lui va comme un gant.

Si vous passez à proximité, venez donc lui dire bonjour, il en sera ravi.





Une jeune fille met une petite annonce : "Qui m'apportera la lumière et la chaleur dans ma maison ?". Et elle reçoit un prospectus de l'EDF.

Un gars va aux objets trouvés : "J'ai perdu un camembert bien fait". "Ce n'est pas possible, un bien fait n'est jamais perdu".

La politique est l'art d'agiter le peuple avant de s'en servir.

L'hypnotiseur arrive en retard au cabaret : "Je me suis endormi !, j'ai fait mon numéro devant une glace".

"Gaston ? Oh, il est à moitié gâteux..."  
"Ah bon, alors, il va mieux..."



Un admirateur à Pauline Carton, lorsqu'elle avait 90 ans : "Ah, vous n'avez pas changé !" "Eh bien, je devais avoir une drôle de tête, avant..."

On n'est pas vieux tant qu'on cherche.

J. ROSTAND

Il faut deux ans à l'homme pour apprendre à parler et cinquante pour apprendre à se taire.

E. Hemingway

Pourquoi est-il difficile de récupérer son argent en chèque ? Parce qu'il est difficile de toucher un cheik barré.

Pour connaître le degré d'éducation d'un homme ou d'une femme, observez-les dans une dispute.

G.B. SHAW

Un gars est en prison. Sa femme, très méchante, vient lui rendre visite. "Géolier, dites-lui que je ne suis pas là..."

## LES PETITS COUPS FONT TOMBER LES GRANDS CHENES

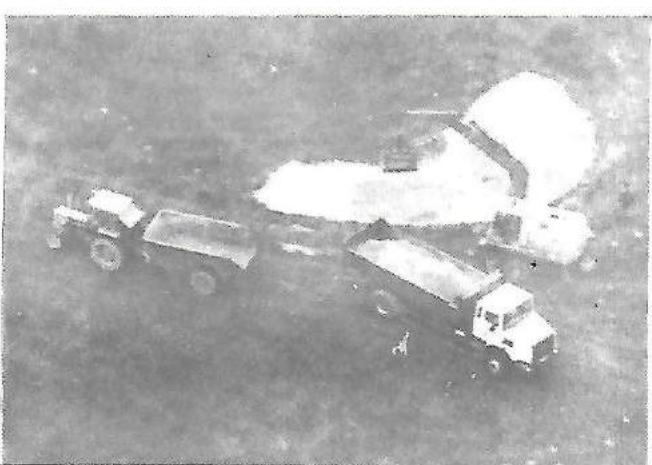
Il y a deux sortes d'optimisme : celui du naïf qui, ne voyant pas l'obstacle, reste en deça de la réalité et celui de l'homme lucide qui, au-delà voire au dedans même de l'obstacle, découvre une réalité nouvelle. Le premier est un optimiste satisfait, le second un insatiable.

La tradition ne veut pas dire que les vivants sont morts mais que les morts sont vivants.

G.K. Chesterton



Une chenille rigole. Un papillon : "ça ne va pas non ?". Et lachenille : "Tiens, balades-toi avec le ventre sur de la fusée et tu verras..."



Le golf est un sport difficile..... et les trous sont minuscules. Quelle est la solution ? Facile ! Vous faites un GRAND trou et vous ne pouvez plus le rater..... la balle restant toujours aussi petite C'est ce qui a été fait.



# FOLG SONG

L'ÉPOQUE : TRES ANCIENNE



LE LIEU : TEL QU'IL EST AUJOURD'HUI  
(sans neige, sinon on n'aurait pas que du blanc)

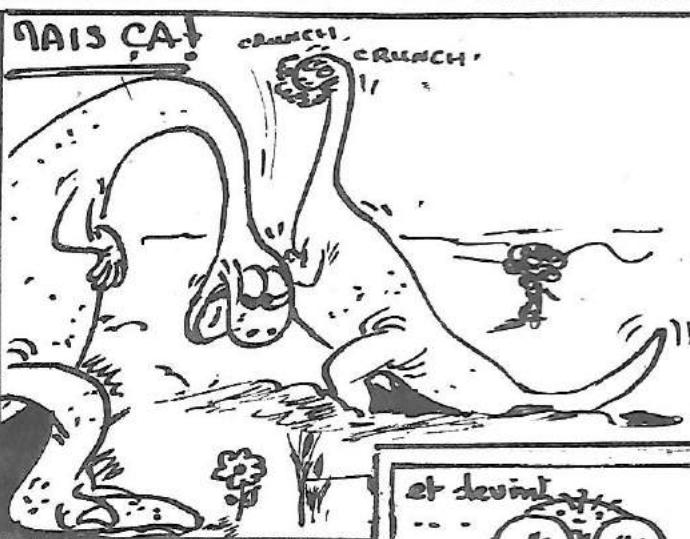


ICI PLUS EXACTEMENT...

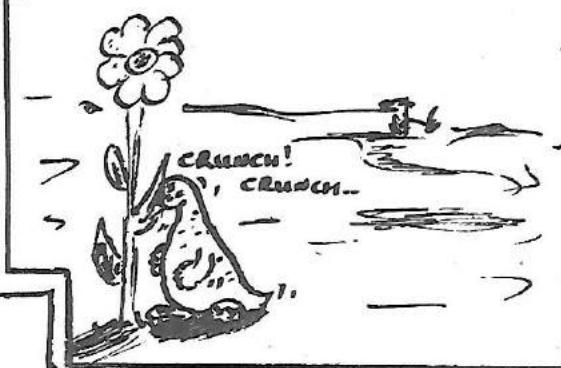


MAIS... PAS ENCORE D'AUTOMOBILE  
ET POUR CAUSE ! Nous sommes  
150 millions (ENVIRON) D'ANNÉES AVANT  
JÉSUS-CHRIST.

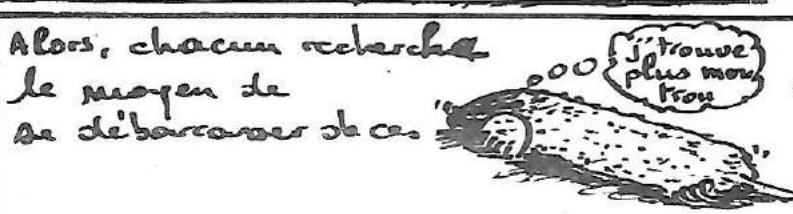
DONC, PAS D'AVIONS  
NON PLUS...



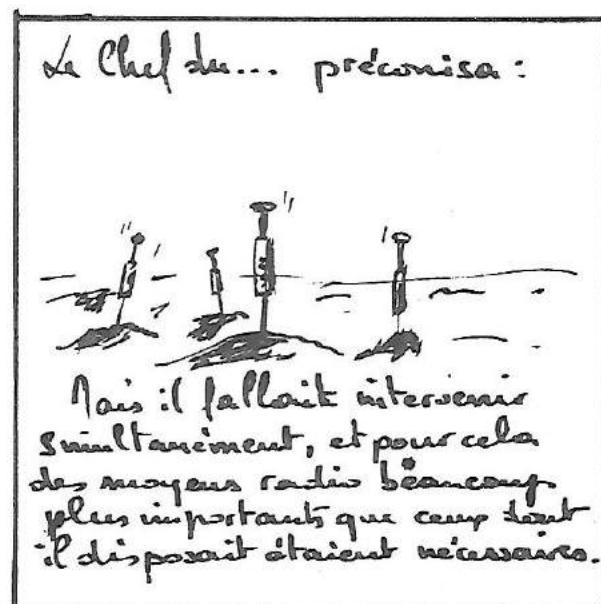
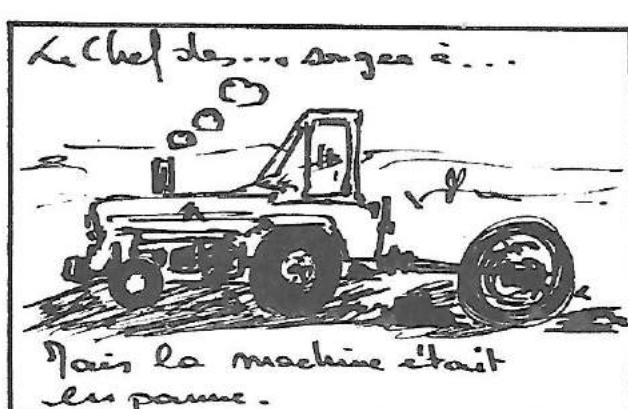
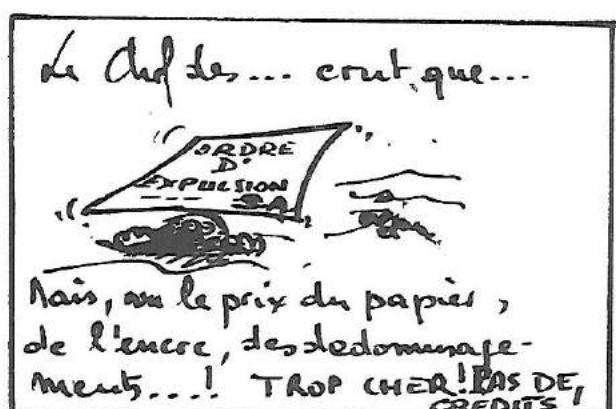
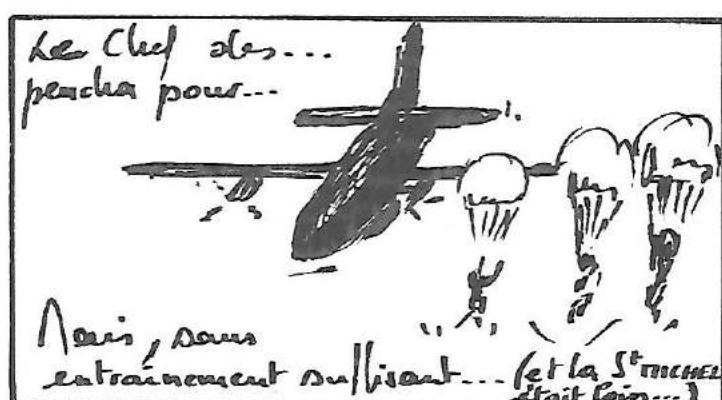
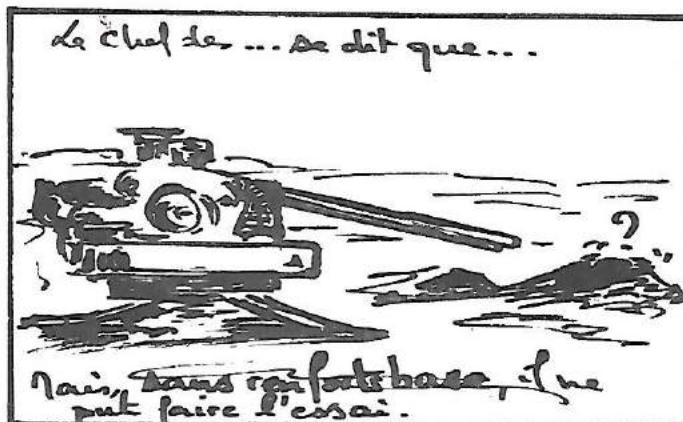
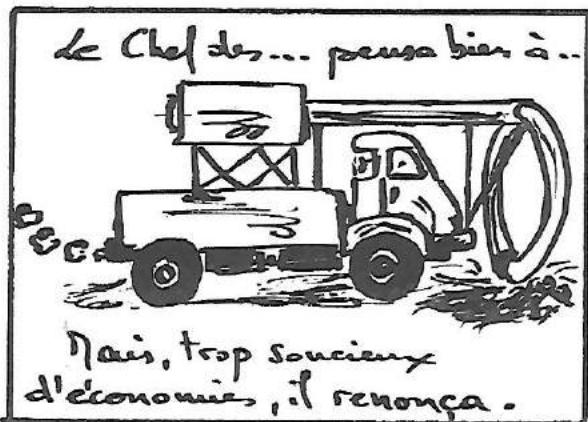
Puis, ce "GAI" évolue, évolue...

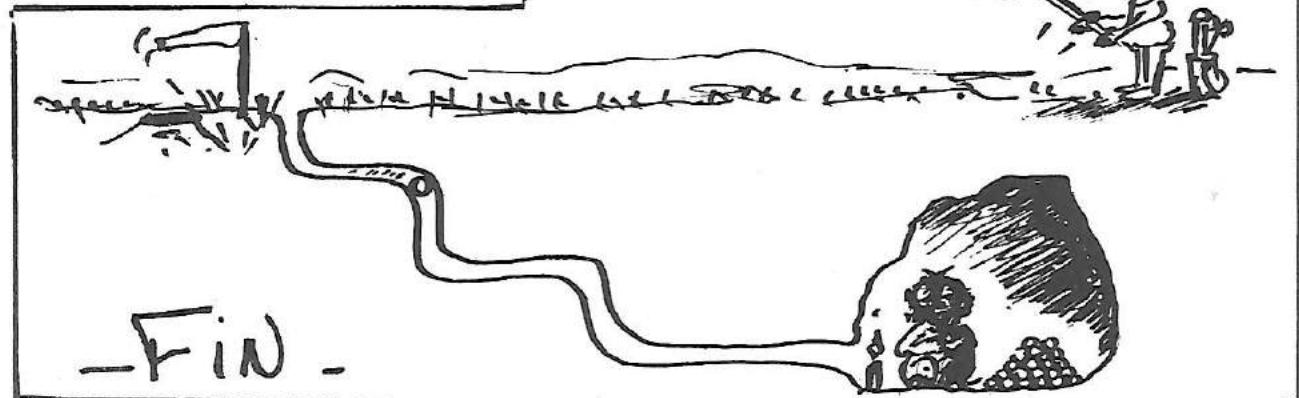
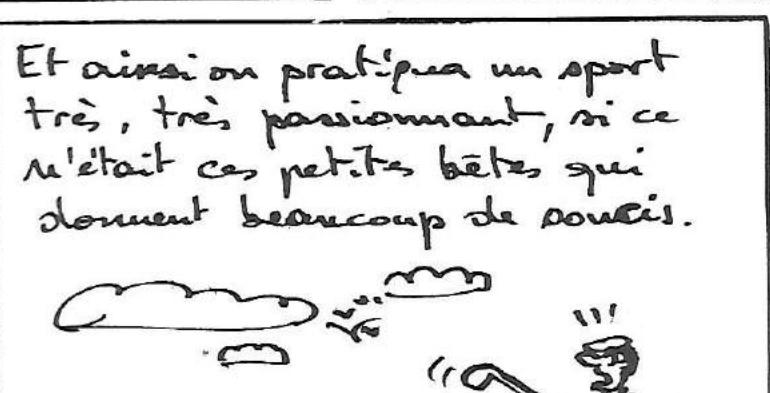
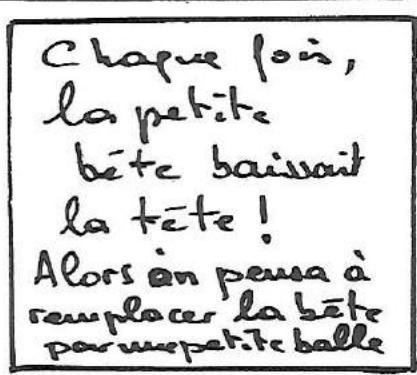
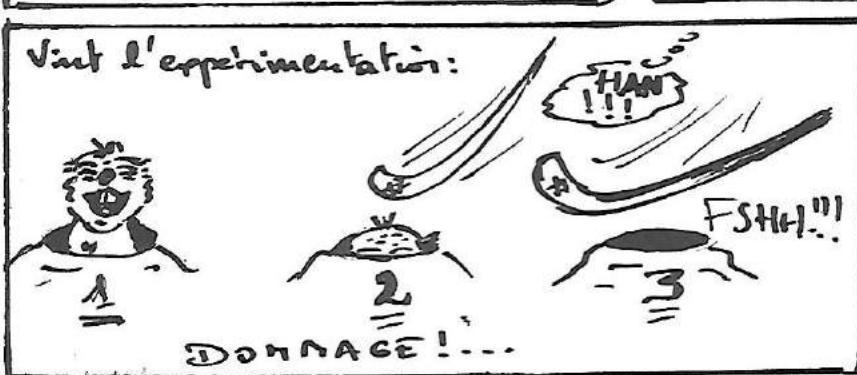
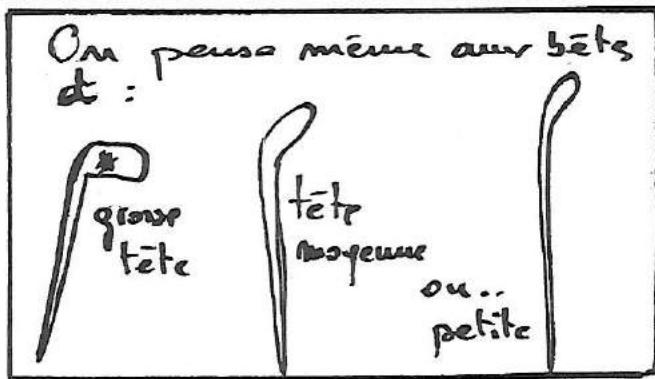
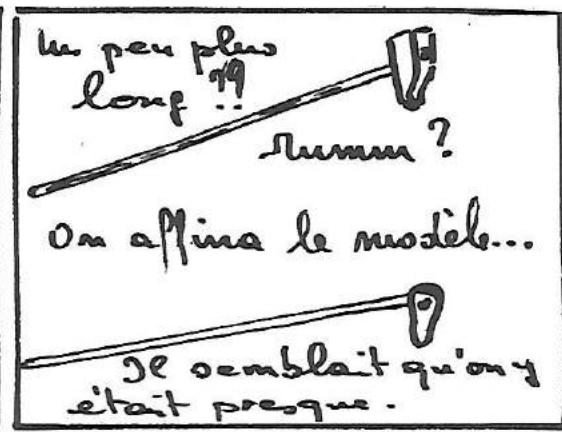
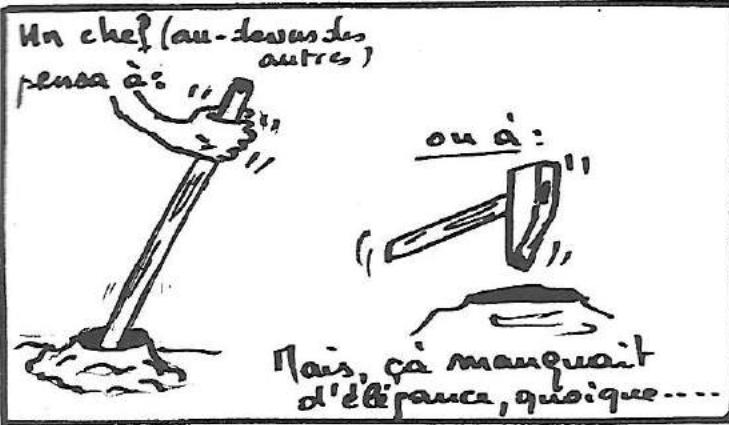


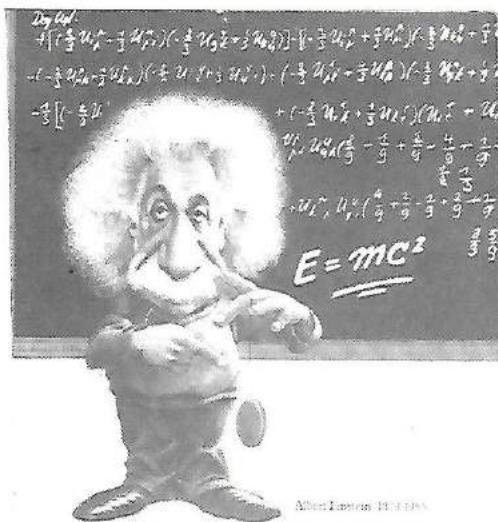
(Et aujourd'hui, le, Mirage F4  
Sont là, Gérard CROZ  
aussi, et ces petites bêtes  
de terre font desordre  
en place de la chapelle)



qui apacent  
avec leurs :  
(juste en face de la  
chapelle.)







Albert Einstein 1915-1955

## LE REVEIL DE LA BIOLOGIE

La biologie est un sujet sérieux. Sans vouloir entrer dans le détail, il est bon de connaître les possibilités actuelles de la technique et les risques engendrés.

## POSSIBILITES ET QUESTIONS ACTUELLES

### Génie génétique

Le génie génétique permet actuellement de toucher à la nature même de l'espèce humaine, de modifier ou d'ajouter certains gènes. Il est possible d'injecter des gènes utiles, bien que cela n'ait jamais été fait, compte tenu des risques encourus et des problèmes d'éthique soulevés. Le foetus ne dispose pas encore de "statut": que peut-on faire sur lui légalement ? La congélation est-elle acceptable ?.

### Médecine prédictive

On sait actuellement diagnostiquer certaines malformations ou certains risques. Avant même la conception, le dépistage permet de mettre en lumière des prédispositions à des maladies héréditaires graves. Or, pour beaucoup de ces diagnostics, le traitement est inexistant et seule est proposée une interruption volontaire de grossesse.

On sait déceler certaines maladies 20, 30 ou 40 ans avant son apparition, sans pour autant savoir la traiter.

Faudra-t-il annoncer à une personne bien portante qu'elle risque de développer dans plusieurs dizaines d'années, une maladie gravissime ? Il est nécessaire de se poser la question de l'opportunité de ces examens, tant sur le plan humain que sous l'aspect économique, car tous ces moyens d'investigation coûtent cher à la société.

A-t-on le droit d'intervenir aussi profondément dans la cellule familiale, et sait-on faire la part du risque ? L'erreur est toujours possible.

### Enfin, la procréation médicalement assistée.

Sujet bien connu du public et qui concerne l'insémination artificielle, les mères porteuses... Il faut savoir qu'actuellement, un enfant peut avoir trois mères : une mère porteuse, une mère adoptive et une mère génétique. Qui est sa mère ? Dans le cas d'insémination artificielle, quelles sont les garanties d'anonymat du donneur ? Quel est le droit de l'enfant à connaître son père génétique ? Ainsi, certains embryons congelés depuis quelque temps ont été orphelins et héritiers ! Ils ont été ensuite détruits, mais de quel droit ? Quel est leur statut juridique ?

C'est pour répondre à la multitude de questions de tous ordres que 7 pays les plus industrialisés ont décidé, depuis l'année dernière, de réfléchir entre scientifiques, philosophes, moralistes et gouvernements. Une sorte de conscience internationale.

Tiré de l'article de Martine Allain-Régnault paru dans "Sciences et Avenir"

## SAVIEZ-VOUS QUE.....

## LE LASER LE PLUS PUISSANT DU MONDE

Il est américain... bien sûr ! et produit une énergie de 100 milliards de kilowatts. Cela fait 1 suivi de 14 zéros ! Et le tout en un milliardième de seconde, c'est à dire 0,000 000 001 seconde ! Il lui faut un bâtiment de trois étages, plus large qu'un terrain de football.

Pour sa mise à feu, l'énergie nécessaire a été équivalente à celle consommée par 1.000.000 d'ampoules de 60 W pendant 1 seconde. La température interne atteint 50 millions de degrés et une densité 20 fois plus grande que celle du plomb. La température au centre du dispositif atteint celle qui se trouve au centre du soleil.

Ce laser permet de simuler les conditions réunies dans l'explosion d'une arme nucléaire et aussi d'approfondir nos connaissances de la fusion nucléaire. Il faut savoir que l'énergie issue de la fusion du deutérium contenu dans un litre d'eau est 850 fois supérieure à celle d'un litre d'essence !

# SOUVENIR



Remise de la Coupe "COMETE" au  
Capitaine LERCHE, commandant le 1/12.

- JUIN 1963 -



Lors de l'inauguration de la salle d'ORS du 1/12 - Juillet 1963 -  
LTT PUVION - CNE LERCHE - COL de PREMOREL - CDT DESJOBERT - CDT MONTRELAY

# CARNET

\*\*\*\*\*



## NAISSANCES

Nina SAUVAGE  
Justine DE CASTRO  
Jérémie BULOT  
Céline MERCIE  
Marc TORRES  
Julien GRAEFFLY  
Virginie DE PAEPE  
Michaël BOUFFLERS  
Luc CHARLES DONATIEN  
Maximilien LECHENE  
Romain HULOT

20.06.86  
03.07.86  
07.07.86  
19.07.86  
24.07.86  
30.07.86  
18.08.86  
20.08.86  
21.08.86  
05.09.86  
10.09.86

## MARIAGES

SGT TROCHUT  
SGT NAWROCKI  
SGC PERIDONT José  
SGT JEANJEAN Yves

14.06.86  
02.08.86  
30.08.86  
05.09.86

\*\*\*\*\*

Fatigué?

Agressé?

Déprimé?

Né cherchez plus le remède!

Lisez :

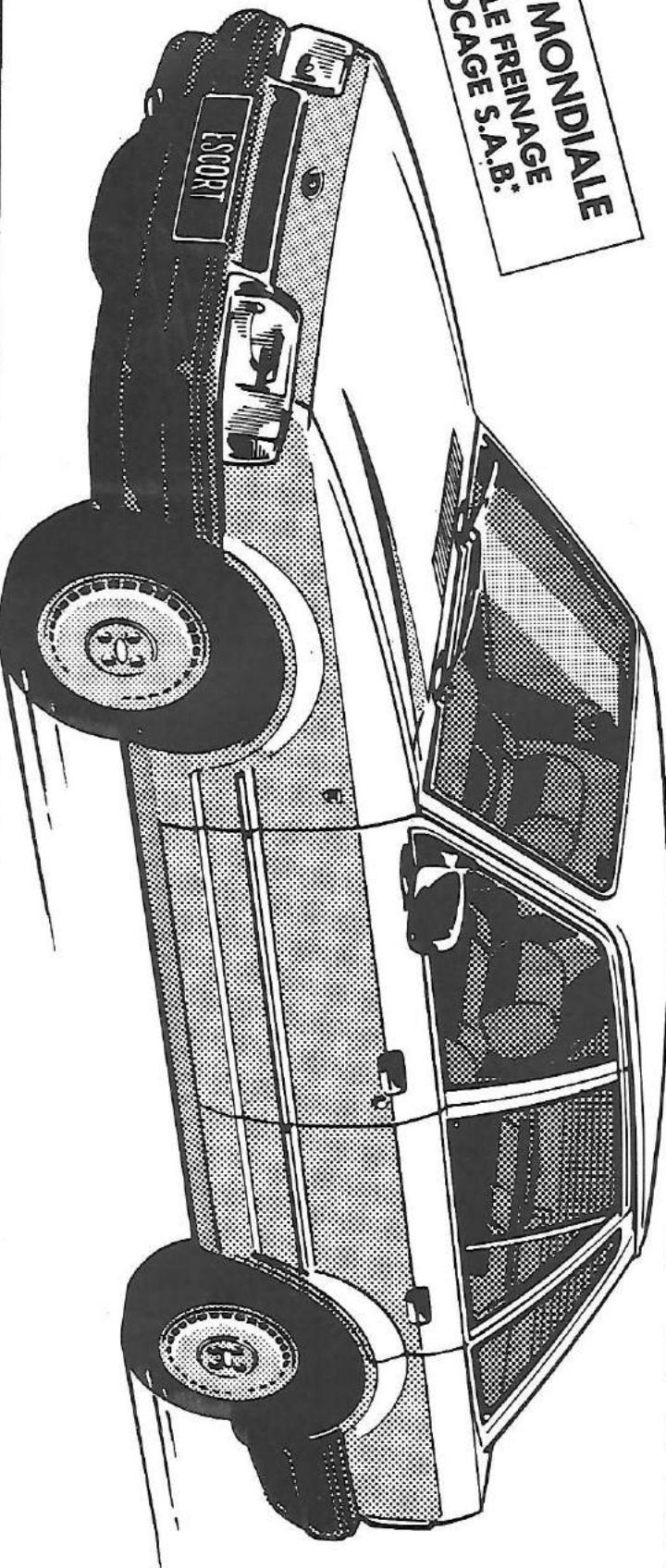
FLASH

103



# NOUVELLE FORD ESCORT.

PREMIÈRE MONDIALE  
ESSAYEZ LE FREINAGE  
ANTI-BLOCAGE S.A.B.\*



J. WALTER THOMPSON.

- Nouvelle ligne.
- Nouveaux moteurs.

- Nouvelles suspensions.
- Nouveau confort.

Nouvelle Ford Escort:  
un phénomène tout neuf.  
28 modèles de 5 à 8 CV  
à partir de 55000 F.\*\*

\*Système hydro-mécanique d'anti-bloquage pour traction avant. En série sur XR3i et RS Turbo et en option sur modèles équipés de moteurs 1400 et 1600 cm<sup>3</sup>.

CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE:

101, Boulevard Faidherbe  
59404 CAMBRAI  
Tél: 27.83.82.31.



Une volonté de perfection

# LA MAISON VÉRITÉ

RESIDENCES VILLAGE lance la  
Maison Vérité. Finies les mauvaises surprises. La Maison Vérité, c'est un seul prix pour le terrain, la construction, les finitions, vos garanties. Dans votre Maison Vérité,

tout est en place pour que vous viviez heureux, dès le premier jour.

Votre Maison Vérité nous la construisons à

NEUVILLE St REMY - Rés. "Hélène Bouchez"  
PROVILLE - Rés. "La Haute Borne"  
CAMBRAI - Rés. "Les 3 Clochers"  
MASNIERES - "VERTS PRÉS"

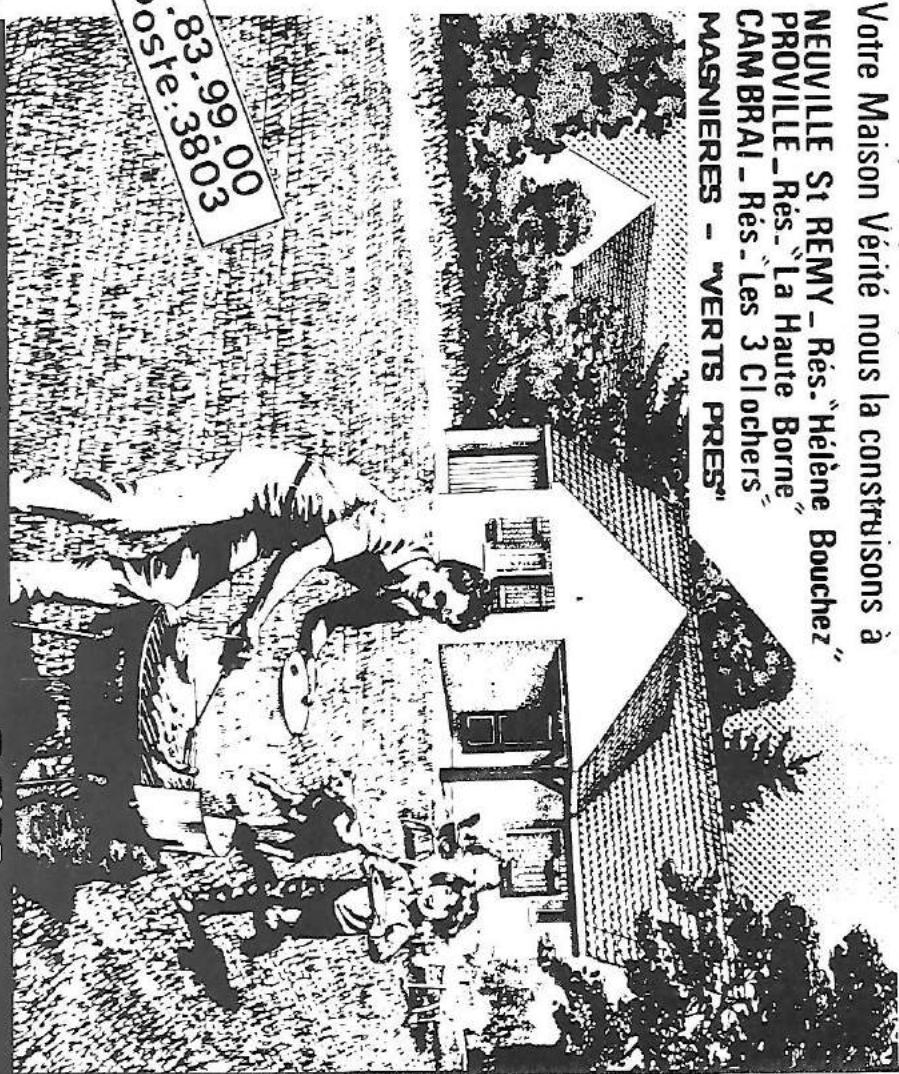
- VRAI! Le terrain est compris
- VRAI! Les branchements sont faits
- VRAI! Le garage est construit
- VRAI! L'isolation est réalisée
- VRAI! Les doubles vitrages sont posés
- VRAI! Le chauffage est installé
- VRAI! Les sanitaires fonctionnent
- VRAI! Les papiers peints sont posés
- VRAI! Les revêtements de sol sont posés
- VRAI! La qualité de construction est contrôlée
- VRAI! Les prêts PAP sont pré-réservés
- VRAI! Des garanties vous protègent
- VRAI! Le prix est ferme et définitif  
à la signature des actes notariés.

OU ENVOYEZ MOI GRATUITEMENT VOTRE DOCUMENTATION SUR LA MAISON VÉRITÉ

TEL: 27.83.99.00  
poste: 3803

## Les Résidences Village

Groupe Maison Familiale



A retourner à RESIDENCE VILLAGE  
Avenue du Château 59342 CAMBRAI CEDEX

NOM \_\_\_\_\_  
ADRESSE \_\_\_\_\_  
CODE POSTAL \_\_\_\_\_ VILLE \_\_\_\_\_  
TEL \_\_\_\_\_

S.A. CARPI QUBS

VIVEZ VRAI DANS NOTRE RÉGION