

Allocution  
du Général d'armée aérienne  
Denis MERCIER

Symposium  
Regards croisés sur 100 ans de  
combats aériens

Base aérienne 113  
« Antoine De Saint-Exupéry »  
Saint-Dizier

6 octobre 2014

*(12 minutes)*

Monsieur le préfet,  
Monsieur le député-maire,  
Mesdames messieurs les élus,  
Messieurs les officiers généraux,  
Mon colonel,  
Mesdames, messieurs les chasseurs,

**Il fait un temps de curée, la chasse est ouverte.**

Quoi de plus approprié que cette expression pour l'ouverture de ce symposium ? Mais je vous invite à y trouver bien plus qu'un jeu de mot. La chasse est ouverte, oui certainement, **c'est un esprit d'ouverture qui est entretenu depuis 100 ans.**

Voici ma **première analyse du regard croisé** que l'on nous propose aujourd'hui : le centenaire réalise le **croisement de générations et la perpétuation de l'esprit « chasse »**, intact. Je le mesure tous les jours sur les théâtres d'opérations. Fait de curiosité, d'innovation, de ténacité, de courage, le **« *fighting spirit* » est une démangeaison**. Voir l'Aviatik se balader une fois, deux fois sous leur nez... Imaginez-vous comme ça devait les gratter, Frantz et Quenault ! Et ils ont ouvert la chasse...

Je ressens les **démangeaisons identiques** chez les équipages et les mécaniciens que j'aperçois **dans la hangarrette PO** de Saint-Dizier. Le klaxon de la sirène d'alerte devient un soulagement, je vous assure.

**Même sentiment pour nos chasseurs en mission d'appui feu**. Là encore, l'envie de bien faire est à son comble et l'adrénaline à son maximum lorsqu'il s'agit de sortir les

troupes engagées au sol d'un mauvais pas, comme nos avions l'ont encore fait récemment en RCA.

Et même lorsqu'ils deviennent « intelligents », entendez les équipages en **mission de reconnaissance**, leurs yeux sortent de leurs orbites pour aller dénicher le char ou le pick-up au coin du bois... ou au fins fonds du désert.

**Mais attention, cette impatience n'a rien à voir avec de la précipitation.** Elle s'accompagne toujours d'analyse, d'appréciation de la situation, pour éviter le principal ennemi des temps modernes: le dommage collatéral ou le tir fratricide. **Nos équipages qui ont tiré au canon au mois d'août** pour l'opération Sangaris me racontaient encore vendredi qu'ils **vérifiaient inlassablement la concordance des informations avec les règles d'engagement même lorsque l'avion était déjà engagé à 20° de pente**, la cible dans la mire. Et c'est grâce à cette minutie, cette rigueur et cette **constante remise en question** qu'ils ont pu dégager nos soldats d'un guet-apens alors que les forces ennemies étaient extrêmement proches du contingent français.

De même, **en combat air-air**, l'identification et la classification restent des contraintes essentielles dans les engagements puisque nous sommes maintenant toujours hors de la portée visuelle où s'approcher pour voir est très périlleux.

C'est donc du haut – forcément du haut – de cette **apparente contradiction que je comprends ensuite le regard croisé** porté aujourd'hui sur l'aviation de chasse :

l'archétype du « bon chasseur » est une créature hybride entre le bouillant Achille et Ulysse aux mille ruses, le mélange du panache de Gynemer et de recul dans l'action de Fonck, Mouchotte et Clostermann...

Le bon chasseur piaffe, mais garde son sang-froid. Ronge son frein, mais attend le bon moment. Il est prêt à bondir et patient

à la fois. Et surtout, il doit analyser et décider avec une rapidité exceptionnelle, unique et propre à nos engagements.

**Cette série d'oxymores porte en fait l'armée de l'air toute entière.** Elle est capable

**d'effectuer des opérations ultra-réactives** sur, à partir et en dehors du territoire national

et en même temps d'armer patiemment et **sans discontinuer les missions permanentes** au titre de la posture permanente de sûreté et de la dissuasion.

Et il y a une interaction très forte entre ces deux aspects.

Ce sont les missions permanentes conduites par l'aviation de chasse qui ont façonné nos structures de commandement, nos bases aériennes et nos capacités, et qui leur permettent d'intervenir très rapidement.

Et inversement ! Nos opérations extérieures nourrissent les compétences de nos équipages en alerte : missions de très longues élongations spatiale et temporelle en Libye, au Mali, ou en Irak, à temps ou à partir, là aussi de l'alerte au sol ou en vol.

C'est bien **le croisement de ces capacités** qui permet de coller au tempo de la décision politique, quelle qu'en soit l'issue.

Le *scramble* de l'aviation de combat est effectué en **quelques heures ou en quelques minutes**, et le doigt reste sur la détente jusqu'au dernier moment diplomatique, prêt à tirer ou à remettre la sécurité armement pour rentrer au terrain.

J'en veux pour preuve la montée en puissance conduite ici-même l'année dernière pour aller frapper en Syrie, et où les décollages ont été annulés alors que les équipages étaient presque dans leurs Rafale. En 2013, la montée en puissance analogue a été rapide, comme ce fut le cas en 2011. Mais jusqu'au dernier moment, les objectifs ont changé et il a fallu les adapter en vol.

Et c'est le croisement des compétences depuis cent ans qui a permis de développer une armée de l'air qui remplit un spectre extrêmement large de missions, de l'escorte d'avion présidentiel jusqu'à l'engagement de haute intensité.

Je veux rendre hommage à l'engagement des unités de **Mirage 2000** ici présents, qu'ils soient bleus ou verts : vous avez été de toutes les opérations et vous continuez à être présents sur tous les fronts, pour la protection du territoire national ou en opération extérieures. C'est grâce à votre **haute expertise dans vos missions respectives** que l'armée de l'air a pu être aussi polyvalente durant ces dernières décennies.

la polyvalence, nous en prenons vite – trop vite peut-être – l'habitude aujourd'hui avec des **équipages de Rafale** qui réalisent tout le spectre des missions de l'aviation de combat, avec une apparente facilité. Le risque, c'est bien de donner cette impression que c'est facile!

Alors que je sais ce que cela demande d'entraînement, de préparation et d'engagement personnel.

Le lieutenant Marc, pilote de chasse de la Grande Guerre s'écriait déjà : «Tu leur diras un peu ce que tu as vu, à ceux de l'arrière. Ils ne savent pas ce qu'est notre guerre... [...] Leur dire, leur dire quoi ? Leur dire ce que nous avons vu, ce que nous avons fait ? C'est trop simple, pas assez fantastique ou sportif ; ça n'amuserait personne [...] ».

Alors écrivez, partagez autour de vous ce que vous faites, ce que vous ressentez.

J'en profite pour **élargir ici le concept de polyvalence** : je ne le réduit pas aux seules considérations d'équipements.

N'oublions pas que nos Spads et autres Bébés Nieuport étaient multirôles ! La vraie polyvalence, ce n'est pas l'idée folle de

tirer à la carabine ou de jeter des fléchettes depuis un avion d'observation, c'est ce qui permettent nos systèmes d'armes aujourd'hui, notamment le Rafale: une **fusion de capteurs, des opérations en réseau, une intégration complète** qui rend obsolète la notion d'Air-Air, Air-sol ou Reco. Diable, quelle couleur arborer désormais sur les chevrons de nos uniformes?

**La vraie polyvalence, depuis cent ans, ce sont aussi les idées et les compétences entrelacées** de nos aviateurs qui font qu'aujourd'hui, ils réalisent simultanément des missions de reconnaissance et de bombardement au-dessus de l'Irak. C'est une **notion qui s'étend aisément à nos équipages de transport ou d'hélicoptères** qui sont aussi et avant tout des équipages de combat. Et je n'oublie pas les drones...

Il y a d'ailleurs un **champ d'expériences croisées à explorer et à exploiter dans les aviations de chasse et de transport**. Des places sur ATLAS ou sur les aéronefs des opérations spéciales sont ouvertes au personnel navigant de la chasse, une prospection qui a connu un franc succès.

J'arrive ici au **regard croisé**, qui revêt à mon sens, une importance fondamentale dans l'aviation de combat d'hier et d'aujourd'hui : je veux parler du **croisement des cultures et des valeurs** au delà des frontières.

Depuis cent ans, la chasse puise son énergie à la fois dans la diversité des horizons et dans la même foi en la mission. Les aviateurs de la grande guerre, **français et allemands, se respectaient mutuellement** au point de contribuer à forger un véritable mythe. Guynemer décide de rompre le combat lorsqu'il comprend que les chargeurs de son adversaire, Ernst Udet, sont vides. Vibrant aux évocations des exploits de ces chevaliers du ciel, la population voyait le combat aérien comme la forme la plus aboutie du duel entre gentlemen.

**Croisons le regard.** Je suis heureux qu'aujourd'hui, nos pilotes de chasse s'entraînent de plus en plus avec les armées de l'air alliées ou partenaires. **Les Tiger Meet en sont un exemple éclatant, en toute objectivité!**

Cet échange de culture est renforcé par les équipages en échange ou engagés côte à côte, comme le sont de nombreuses armées de l'air aujourd'hui dans le Golfe, comme le sont les Rafale et les Tornado britanniques aujourd'hui au Tchad.

Et ce degré d'échange reste possible car, au fond d'eux-mêmes, ils partagent les mêmes valeurs, respect, intégrité, excellence, et sens du service qui peut aller jusqu'au sacrifice suprême, aux commandes d'un avion de combat.

Je réserve pour la **conclusion un dernier regard croisé**, essentiel pour la longévité de l'aviation de combat en général et celle, au sens propre, des équipages de chasse. **Il s'agit du lien entre le pilote et son mécanicien.** Le sergent pilote Joseph Frantz et le Caporal-Chef mécanicien Louis Quenault en forment le couple le plus emblématique.

Là aussi, la **continuité est étonnante** depuis 1914, malgré les évolutions structurelles et conjoncturelles qu'a pu connaître le format de l'aviation de chasse.

La **création d'escadres de chasses** sur les bases aériennes réunissant escadrons de personnel navigant et de mécaniciens sous une même entité vise précisément à affermir ce lien historique dans la quête de toujours plus de réactivité opérationnelle. C'est également le but, **à l'échelon central, du regroupement du CFA et du CSFA** dans un seul commandement organique.

Je suis particulièrement **vigilant à cette synergie**, car la confiance mutuelle est une chose que tous les processus du monde, aussi performants soient-ils, ne pourront jamais remplacer.

Je voudrais ici m'incliner devant la mémoire d'un ami, Henri Wenisch, mécanicien de Marin-La-Meslée, décédé l'an passé, et qui illustre bien ce couple indissociable de notre aviation de combat.

\*\*\*\*\*

Je vais clore là mon propos. **Je vous invite à découvrir, tout au long de cette journée, le croisement d'analyses réalisées par des conférenciers d'exception**, afin de comprendre la pertinence, la longévité et l'avenir de l'aviation de combat. C'est, comme vous le voyez sur le programme, **une savante alchimie à base d'histoire, de stratégie, de commandement, de facteur humain, surtout, et de progrès technique.**

Enfin, gardez à l'esprit qu'en 1914 comme aujourd'hui, **on ne croise le regard qu'une fois en combat aérien**, c'est à l'engagement. **Après, c'est soit dans le réticule, soit dans le rétroviseur...**

**Je termine avec une ultime citation du lieutenant Marc en 1916, répondant à qui s'interroge encore sur l'identité des chasseurs : « Et puis, il y a une opinion qu'on n'enlèvera jamais aux civils et à bon nombre de militaires, c'est que les aviateurs sont des sortes de danseurs de cordes, un ramassis de cerveaux brûlés, de mécanos ; et qui me croira lorsque j'irai dire que, parmi tous mes amis et camarades de l'aviation du front, je n'ai jamais rencontré que des soldats. »**

Je vous remercie de votre attention, et à la chasse !