

## **JACQUES GERMAIN était officier mécanicien au 2/5 en 1960 il a vécu des moments intenses lors du crash d'un Mystère IV A à Solenzara**

Nous avons perdu le 17 décembre<sup>2015</sup> Jacques Germain officier mécanicien au 2/5 en 1960 (promo 54 de l'école de l'Air). Il a quitté l'Armée de l'Air assez rapidement pour une carrière civile. Il a rejoint notre association il y a deux ans.

En 1960 il a vécu des moments très intenses. Fin septembre début octobre la « 5 » au grand complet (1/5 et 2/5 réunis) sont partis à Zara. Nous étions les premiers utilisateurs de cette base « OTAN » construite pour assurer les campagnes de tir des Belges et des Allemands. Ces derniers ne sont jamais venus préférant la Sardaigne !!!

Les installations de la base étaient à peine terminées et tout ne fonctionnait pas parfaitement. Nous étions sur Mystère IV A qui possédait un dispositif de secours de l'alimentation réacteur, "la sélection pompe". Un interrupteur permettait de mettre une pompe secours en Stand-By au cas où la principale avait une défaillance. Cette sélection pompe devait être coupée au-dessous de 10000 pieds car lors de la coupure au-dessus il se produisait un saut de pression carburant et le réacteur pouvait s'éteindre.

Le Cne Chaplot (dit la guêpe ) ancien du 2/5 avait été détaché aux OPS de la « 5 » pour épauler le chef des OPS dans ses responsabilités. Cette charge ne lui permettait pas de voler aussi souvent que les pilotes en escadron.

Ce 26 octobre 1960 le Cne Chaplot décolle face au nord pour une noria de tir air/air sur panneau. Passé 15000 pieds toujours cap au nord son réacteur s'éteint (l'enquête déterminera qu'il avait coupé la sélection pompe à cette altitude). Entre l'éjection et le retour sur base en planeur, Chaplot choisit la seconde solution et après un 180 degré il descend vers ZARA à la finesse max. Le pari était risqué et il a presque réussi car le M IV A a touché le sol train rentré sur la dalle d'entrée de piste face au sud. Chaplot avait perdu connaissance l'avion sur le ventre avait fait une cinquantaine de mètres et a commencé à bruler, les obus de 30 m/m explosant.

Quand la nouvelle de l'extinction de Chaplot est arrivée à l'escadron, le Cne J Germain a tout de suite compris la situation et il est parti avec un jeune sergent pilote, Claude Segard, en voiture vers de bout de piste nord. Ils sont arrivés sur les lieux du crash avant les pompiers. Sautant de la voiture Germain ouvre la verrière, debout sur le fuselage, débrûle Chaplot inanimé, le tire hors de l'avion et le confie aux secours. Naturellement pendant ce temps l'avion brûlait les obus pétardaient et le sergent Segard se rappelle qu'une des grandes craintes était qu'en extirpant Chaplot, le siège ne parte.

Voilà l'histoire de cet exploit de J Germain où se mêlent le courage, la générosité, l'anticipation et le don de soi.

Jacques Germain n'a pas eu la légion d'honneur ni une quelconque décoration pour ce haut fait, c'était peut-être « normal » à cette époque. Aujourd'hui ce serait règlementaire car les règles d'attribution de la légion d'honneur ont été durcies pour les militaires au profit des membres des cabinets ministériels.