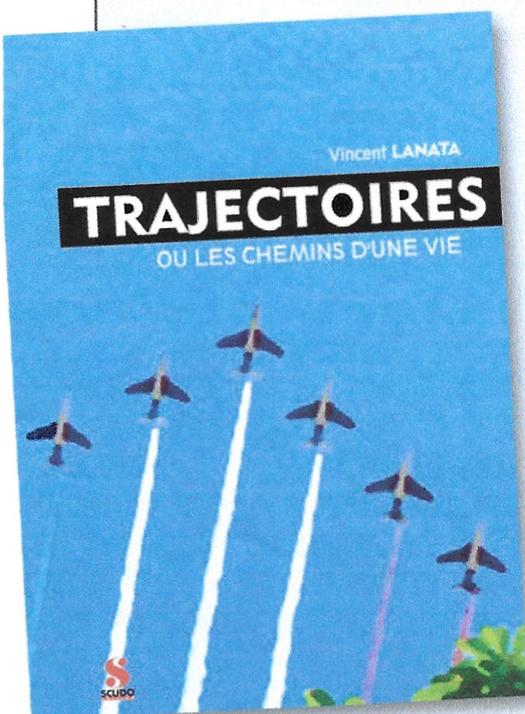


TRAJECTOIRES ou les chemins d'une vie

Par le général Vincent Lanata
Edition du Scudo, 387 pages.



L'auteur ne s'en cache pas : l'ouvrage est autobiographique. Le général d'armée aérienne Vincent Lanata, chef d'état-major de l'armée de l'Air de 1991 à 1994, revient sur les différentes trajectoires de sa vie d'homme et de militaire. Des racines corses à cette grande liberté que fut une enfance passée en Afrique loin de tout confort et où son père occupa plusieurs postes d'administrateur. C'était le temps de la « Coloniale » et Vin-

cent Lanata en a ramené des souvenirs mar-

quants.

C'est d'ailleurs en Afrique et plus précisément à Bobo que le futur pilote de chasse fera son baptême de l'air. Cela se passe en 1942 et à bord d'un trimoteur Wibault équipé de fauteuils en rotin. L'auteur n'en garde pas « un souvenir exaltant », avec le sentiment de ne pas avoir l'air « d'avancer bien vite ». Le retour en France se fera notamment en JU-52, le seul avion qu'il a vu reculer en vol et qui sera encore en service dans l'armée de l'Air dans les années 1960.

Le retour en France est aussi celui sur les bancs de l'école. D'abord en Corse puis à Marseille. C'est là que viendra l'idée de présenter le concours de l'Ecole de l'air, aiguillonnée par cette « course au mur du son » animée par de nombreux prototypes d'avions de chasse. C'est l'époque de « l'étoffe des héros » auxquels l'auteur s'identifie. Désormais « accro », Vincent Lanata s'emploie même à tricher sur sa taille et y réussit.

Issu de la promo 55 de l'Ecole de l'Air, Vincent Lanata passe par Meknès et appartient à cette génération marquée par les

pertes. « Au début des années 1960, on déplorait encore la mort d'une trentaine de pilotes de chasse par an », rappelle-t-il. Le tout dans une ambiance parfois laxiste, histoire d'épater la galerie à coups de « breaks très serrés ». Les débuts se feront dans la « recco » et sur F-84 F, puis passage sur T6 pour des missions d'appui-feu en Algérie et première affectation en état-major à Paris pour s'occuper de la problématique des accidents.

Viendra le temps du premier commandement, celui de la base d'Orange ; puis la Défense aérienne, un retour au cabinet du CEMAA encore plus formateur pour un futur général d'armée aérienne et un gros commandement, celui de la région aérienne sud-est... et enfin le poste de général major général, « le lieu d'où partent les directives, les instructions et les grandes orientations politiques et où convergent tous les comptes rendus d'exécution ou les différentes requêtes ».

Et dans ce cadre, le général Lanata a « dans le domaine technique à mettre sur pied la fiche programme du futur avion de combat de l'armée de l'Air, le Rafale ». L'occasion pour l'auteur de revenir sur un échec européen qui donna naissance à deux avions, le Rafale et l'Eurofighter, pour une question de « moteur ». A remettre dans la perspective du futur NGFAvant d'atteindre le « Graal », le poste de chef d'état-major de l'armée de l'Air, le général Lanata devra patienter à l'inspection générale.

Une fois en place, viendront une série de décisions structurelles : la réduction de la flotte d'avions de combat sous « le nombre mythique des 450 », la réorganisation des grands commandements, celle des carrières des jeunes officiers, l'ouverture vers les officiers d'autres spécialités que celles des navigants, l'ouverture de la spécialité pilote de chasse aux femmes... Autant d'occasions de créer des crispations, de susciter de fortes animosités.

L'ouvrage est bien plus qu'une simple autobiographie. C'est non seulement le récit très intéressant d'une tranche de vie et d'histoire de l'armée de l'Air, mais aussi un témoignage passionnant de son fonctionnement et des différents jeux d'influence qui peuvent l'animer ainsi que la défense dans son ensemble. A lire pour toutes celles et ceux qui sont au début de leurs carrières dans l'armée de l'Air.