

N°100 - 3 décembre 2015

ANFAS-BRP/FAS- BA 107 "S/LT Dorme" 78129 Villacoublayair.

L'équipe de rédaction : Gal Schuler, Pierre Planes, Philippe Prévost,
Patrick Le Saint, Didier Priolet, Anonyme, Jacques Pensec, Jean.
Site anfas : www.anfas.fr



Le mot du président.

Je quitte la présidence de l'association serein et espérant avoir répondu aux attentes de chacun.

Après 20 années en votre compagnie, je tourne la page sans regret et sans nostalgie.

Un de mes chefs m'a un jour confié que lorsqu'on s'approchait en âge du chiffre commençant par 8, il fallait bien vite penser aux pages d'après, celles de l'autre côté du ciel bleu. Je n'y suis pas encore, il en manque un peu moins que le nombre de doigts d'une main, mais j'ai retenu l'avis très autorisé de ce chef sage. Je m'applique cette règle : je vais pouvoir désormais me consacrer aux pages bleues.

Avec Christian Auzepy et Alex Jourdan, nous avons voulu que ce numéro 100 soit différent des A4 recto-verso habituels. Pour cela, nous avons fait appel à quelques uns d'entre-vous pour nous écrire ce qu'ils avaient envie de vous transmettre.

Ainsi vous trouverez dans ce numéro :

- la « modernisation des FAS » par le Gal Schuler, commandant notre Grand Commandement,
- un « rafraîchissement de la mémoire FAS » par Pierre Planes,
- son « passage au 1^{er} G.M.S. » par Philippe Prévost,
- « l'âme du Dauphiné » par le Colonel Jean-Patrice Le Saint,
- des « missions reco particulières » par Didier Priolet,
- le « retour d'un C135 de mission », anonyme,
- un « vol de nuit en Mirage IV » par Jacques Pensec,
- « Oiseau de Paix » par Jean.

*Merci à tous ces écrivains de l'ANFAS.
Bon anniversaire aux 550 membres de l'ANFAS
et bonne lecture à tous ceux qui auront ce
numéro entre leurs mains. Christian, Alex et
Jacques forment le souhait que ce 100^{ème} leur
soit agréable.*

Jacques Pensec



Le mot du Général SCHULER, président d'honneur de l'association.

Des Forces aériennes stratégiques engagées dans la voie de la modernisation.

Depuis 1964, les Forces aériennes stratégiques (FAS) assurent, de manière permanente, la tenue de la posture de dissuasion nucléaire confiée à l'armée de l'air. Le respect de cette posture nécessite, en toutes circonstances, la mobilisation de moyens performants, de structures de commandement réactives, et de compétences rares ou spécifiques. Il exige aussi une implication quotidienne du personnel des FAS affecté sur les bases aériennes à vocation nucléaire, dans les Centres d'opérations ou au sein de l'état-major à Villacoublay, avec l'appui des autres commandements de l'armée de l'air, ainsi que des directions et services interarmées.

Ainsi, depuis 51 ans, les FAS portées par une histoire humaine et opérationnelle riche, imbriquée dans celle de l'armée de l'air, adaptent leur organisation et poursuivent une démarche continue d'évolution capacitaire, pour préserver la crédibilité organisationnelle, technique et opérationnelle de la mission de dissuasion nucléaire.

La réorganisation actuelle des principales unités FAS au sein d'escadres (31^{ème} Escadre aérienne de ravitaillement et de transport stratégiques à Istres en 2014, 4^{ème} Escadre de chasse à Saint-Dizier en 2015) vise à augmenter la réactivité des structures de commandement, améliorer la coordination technico-opérationnelle et faciliter le rapprochement entre les unités navigantes et techniques réunies autour d'une même mission. Dans une démarche de préservation du patrimoine de l'armée de l'air, les avions porteront de nouveau le numéro de l'escadre ainsi que les insignes des escadrons et des escadrilles des unités navigantes de l'escadre. Les escadrons de soutien technique aéronautique (ESTA), désormais rattachés aux escadres, reprendront la numérotation historique des unités techniques (sous le format 15/numéro d'escadre).

La transformation des FAS est aussi visible sur le plan capacitaire, avec la poursuite de la mise en service du couple Rafale B/ASMP-A qui équipera, à compter de l'été 2018, 2 Escadrons de chasse des FAS stationnés sur la base de Saint-Dizier. D'ores et déjà, les Rafale et le personnel de l'escadron de chasse 1/91 « Gascogne » démontrent des aptitudes opérationnelles remarquables dans la capacité à réaliser la mission de dissuasion. Ils contribuent aussi aux missions conventionnelles, à la fois en opérations extérieures pour les missions de reconnaissance, de bombardement ou d'appui au sol, et au dessus du territoire national dans la mission de police du ciel. La

polyvalence accrue du système d'armes et ses évolutions futures contribuent à la crédibilité opérationnelle de la mission de dissuasion.

Les Mirage 2000N mis en œuvre par le personnel de l'Escadron de chasse 2/4 « La Fayette » d'Istres sont aussi engagés en opérations extérieures et démontrent leur capacité à réaliser leur mission principale de dissuasion nucléaire, tout en contribuant à l'engagement de l'armée de l'air hors du territoire national. Le « La Fayette », qui célébrera son Centenaire au printemps 2016, sera transféré en 2018 à Saint-Dizier sur Rafale : le Mirage 2000N sera alors retiré du service après 30 ans d'activité au sein des FAS.

Le missile ASMP-A (A pour amélioré) a été mis en service en 2009 sur le Mirage 2000N puis, l'année suivante, sur Rafale B. Le programme ASMP-A constitue une amélioration capacitaire notable depuis la mise en service de l'ASMP sous Mirage IVP en 1986. Ce missile très performant va faire prochainement l'objet d'une rénovation à mi-vie qui renforcera encore ses capacités. L'ensemble de l'environnement du missile a aussi été revu, au sein de zones d'alertes renouvelées. La conduite des opérations FAS a, elle aussi, été modernisée à l'occasion d'un déménagement de la « Cuve » dans l'ouvrage de Taverny. Ce COFAS rénové intègre les technologies les plus récentes de communication et de fusion de l'information avec les exigences de sécurité et de redondance nécessaires au contrôle des missions confiées aux FAS. Les systèmes de transmissions spécifiques et de préparation de missions font aussi l'objet d'un plan de modernisation pour renforcer la robustesse et la cohérence des moyens.

L'année 2018 sera aussi symbolique pour la modernisation de la capacité de ravitaillement en vol et plus largement celle du transport aérien stratégique, avec la livraison du 1^{er} Airbus A330 « Phénix », successeur du précieux Boeing C135. Douze exemplaires du « Phénix », vont remplacer, progressivement et d'ici 2025, les 14 C135 du groupe de ravitaillement en vol 2/91 « Bretagne » de la 31^{ème} EARTS d'Istres. Les aptitudes démontrées par le « Phénix » au sein d'armées de l'air étrangères, en matière de ravitaillement en vol, de transport de fret et de passagers contribueront au renforcement de la capacité de l'armée de l'air dans le domaine de la projection à longue distance et l'acheminement aérien stratégique. Ainsi, tout en assurant la mission de dissuasion, la 31^{ème} Escadre assurera à moyen terme, à partir d'Istres, les missions de transport aérien stratégique actuellement réalisées par les trois Airbus A310 et les deux A340 de l'Escadron de transport 3/60 « Esterel ».

Le Président de la République a souligné, lors de son allocution consacrée à la dissuasion le 19 février 2015 sur la base aérienne d'Istres, l'importance de la composante aéroportée de par ses qualités propres,

et la complémentarité entre la composante aéroportée et la composante océanique. Les efforts d'adaptation et de modernisation engagés au sein des FAS, pour ses moyens dédiés comme dans l'organisation de ses structures, garantissent, en permanence et sur la durée, la pertinence et la crédibilité des FAS.

Général SCHULER,
Président d'honneur de l'association.

Rappel d'une histoire vécue.

Les FAS.

Le 19 septembre 1960 le Mirage IV 01, portait le record du monde de vitesse sur 1000 km en circuit fermé à 1822 km/h. Le prestige, lié à cette performance, était de bon augure pour le Mirage IVA, version agrandie de l'avion des records, choisi pour équiper la composante pilotée des Forces Aériennes Stratégiques.

Plus de 50 ans après, chacun s'accorde pour souligner la formidable mutation de l'Armée de l'air qui a mobilisé des milliers de personnes pour relever un défi sortant de l'ordinaire.

Exploit technique, la création des FAS est aussi une formidable aventure humaine. Pilotes et navigateurs, venant de la chasse, de la reconnaissance, du bombardement, du transport, sont transformés sur Mirage IIIB, Mirage IV ou C135. Des centaines de mécaniciens expérimentés, venant de toutes les bases, sont formés.

C135 et Mirages sont étroitement liés et rassemblés en trois escadres mixtes à quatre escadrons. Dans les Zones d'Alerte (ZA), chaque escadron arme un avion prêt à décoller. Equipages et mécaniciens se relaient sans interruption.

Au DAMS (dépôt atelier pour munitions spéciales), la bombe est « suivie » avec une rigueur extrême par cinquante mécaniciens.

En Zone Technique Opérationnelle (ZTO) le personnel travaille au coude à coude. L'adhésion à la mission, est un puissant facteur de cohésion et d'esprit de corps. Les mécaniciens interviennent sans délai sur tout avion indisponible. En quelques heures, tous les avions doivent être armés et mis en alerte. Ce contrat exige en plus de la quarantaine de personnes présentes, la mise en astreinte à domicile d'équipages et de mécaniciens.

La mise en service de la composante SSBS, en 1971, permettra de suspendre l'alerte permanente en ZA en 1975. Nos camarades du plateau d'Albion ont relevé un défi colossal. Mission exigeante et ingrate : 25 ans durant, ils assureront la riposte instantanée et réussiront 19 tirs de qualification sur 19.

Les besoins en ravitaillement en vol explosant, le C135 n'est plus l'apanage des Mirage IV. On le de-

mande pour transporter VIP, passagers, fret, accompagner les avions de combat en interventions extérieures....Réunis en 1976, dans la 93^{ème} Escadre de Ravitaillement en Vol, les C135 prennent leur « autonomie » Un vaste programme de rénovation en fait un nouvel avion au potentiel considérable. Je pouvais dire, en quittant mon commandement en



Général Philippe MAURIN
APT - 13 juin 1998

1977 : « les enfants des enfants des premiers équipages voleront encore sur C135 ». Notre vénérable tanker attend la relève. Son successeur est comme l'Arlésienne, on en parle beaucoup, mais on ne le voit jamais. Souhaitons qu'il n'arrive pas trop tard.

Aujourd'hui, Mirage 2000N et Rafale ont rendu le Mirage IV à l'histoire et à la légende. Ceux qui ont monté la garde devant « le Désert des Tartares » suivent avec admiration et fierté leurs équipages dans les opérations lointaines. Ils ont les merveilleux avions dont nous rêvions. Ils font face dans la plus pure tradition de l'Armée de l'Air.

Général (cr) Pierre Planès

Ma traversée du ... 1^{er} G. M. S.

C'est en 1969 que, jeune Piégéard, je fais connaissance avec le futur 1^{er} GMS lors d'une visite avec ma Promotion. Mon deuxième contact avec le 1^{er} GMS, en 1974, m'a fait tourner la tête : mission photo de tous les silos en Vautour II BR. Photographier toutes les Zones de lancement dans un minimum de temps, sans en oublier, dans le bon ordre, sous le meilleur angle pour la luminosité, ne fut pas si facile et nécessita un beau travail d'équipe avec mon navigateur. A peine posé à Bordeaux, secret oblige, carte renseignée et pellicules sont récupérées pour exploitation.

C'est en 1985 que, sans renier tout ce que j'ai fait avant, je vais vivre le 1^{er} GMS. Changement de décor, d'appellation : la BMS (Brigade de Missiles Stratégiques) devient maintenant la 95^{ème} Escadre de Missiles Stratégiques, avec les appellations traditionnelles des unités qui composent une Escadre. Il m'a fallu apprendre à connaître toutes les spécificités pour pouvoir travailler efficacement avec mes nouveaux interlocuteurs, (Aérospatiale, Commissariat à l'Energie Atomique, Direction des Engins Nu-

cléaires), pour apporter ma pierre à l'édifice remarquable qui m'accueillait. Les sensations ne sont pas les mêmes, mais les satisfactions sont tout aussi grandes.

Pour bien appréhender le système, rien de mieux que de le découvrir de l'intérieur. Après un stage « estival » à l'Ecole des Applications militaires de l'Energie Atomique de Cherbourg, une semaine passée avec les équipes d'alerte du GERMaS, je débute la formation en tant qu'Officier de tir, avec les autres stagiaires futurs Officiers de tir. Les entrailles du Système nous livrent leurs secrets et nous apprenons à les dominer. Quel outil ! Complexe et simple à la fois, délicat dans son maniement mais robuste dans sa constitution, mais un outil que seuls quelques initiés connaissent, une arme de dissuasion qui doit rester dans son cocon secret.

Vers le milieu des années 80, notre système d'arme s'ouvre aux visites, non pas à un large public, mais à des ensembles politico-civils et militaires, français mais aussi quelques étrangers, qui seront des vecteurs de la diffusion de la solidité et des capacités de notre dissuasion. Nous aurons parfois trois à quatre visites dans une semaine, avec des niveaux de confidentialité différents : soit une visite des sites d'instruction et de simulation, soit la visite des installations opérationnelles. De telles visites demandent une collaboration de toutes les unités de l'Escadre et de la Base. Notre Mission n'était pas démonstrative dans son fonctionnement, mais la présentation (bien rodée) avait une dynamique de sincérité et un réel accent de puissance qui conduisaient au respect. Rien n'était oublié qui ne puisse aider le visiteur français à repartir fier de son outil de défense, outil dont la disponibilité opérationnelle dépassait les 98 %.

Pour assurer cela, pour permettre la permanence de l'alerte et le respect du Contrat gouvernemental, des hommes et des femmes fiers de servir, parfois dans un environnement que les saisons rendaient particulièrement difficile. La Provence en été, c'est beau, en hiver aussi, mais assurer un dépannage sur une Zone de lancement ou sur un élément du réseau de transmissions avec parfois plus d'un mètre de neige, nécessite un équipement spécialisé performant, servi par un personnel très qualifié. La population civile vivant sur le Plateau pouvait ainsi bénéficier de routes régulièrement déneigées, comme elle avait aussi bénéficié de la desserte en eau et de l'amélioration du réseau électrique par la présence du 1^{er} GMS.

Le Cercle Mixte, construit en périphérie de la ville d'Apt, permettait aux visiteurs et aux autorités de pas-

sage un cadre d'accueil agréable et confortable, la transition pour les familles de militaires affectés, et offrait aux officiers et sous-officiers un cadre exceptionnel de détente pour l'organisation de soirées, de rencontres culturelles, d'expositions et de conférences ouvertes au public aptésien, ce qui renforçait encore les liens entre civils et militaires. Le Centre d'accueil, voisin du Cercle, offrait aux appelés un espace vie intermédiaire entre la Base et Avignon, gare la plus proche du 1^{er} GMS. Eloigné du réseau SNCF, le 1^{er} GMS puisait dans son budget pour le transport vers Avignon des permissionnaires ainsi que des missionnaires pour les nombreuses réunions système organisées à Paris.

Ainsi allait la vie au 1^{er} GMS, à la 95^{ème} EMS. Notre système d'arme était bien au point, évoluait pour s'adapter aux menaces, mais aussi se préparait à

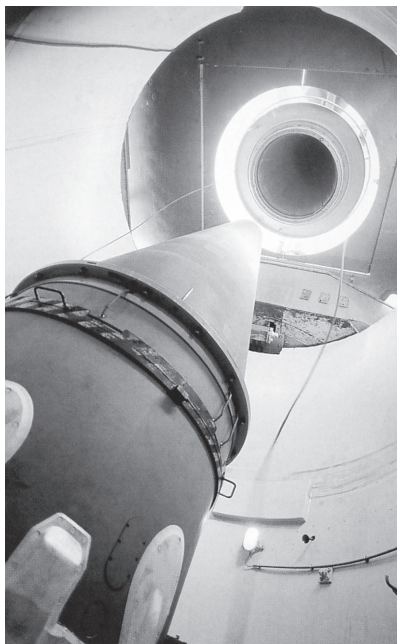
avoir un successeur. De nombreuses études nous étaient confiées, comme un successeur à roulettes qui ne verra pas le jour. Et dans leurs capsules, une au Nord, l'autre au Sud, les officiers de tir, 24 heures sur 24, étaient toujours prêts !

1995 ! Dix ans plus tard, je suis de retour au 1^{er} GMS comme Commandant en second. J'arrive le 12 juin, accueilli par mes amis civils aptésiens, nous retrouvant comme si nous nous étions quittés depuis peu. Le journal télévisé du soir nous stupéfait : le Président annonce la dissolution du 1^{er} GMS, la fin de notre système d'arme ! Incrédulité ... La population locale est bouleversée. Majoritairement opposée à l'origine à la création du 1^{er} GMS, elle avait ensuite appris à vivre avec la Base, à apprécier tout ce que les militaires apportaient, à

sympathiser avec cette nouvelle population installée à la Cité St Michel et dans les villages voisins.

« On ne touche pas au Plateau d'Albion » avait dit le président lors de sa venue en février 1987. Mais maintenant, la décision est irréversible (elle aussi) : dans un an, le Système SSBS cessera son activité opérationnelle ! Il nous faut accepter, faire accepter cette décision qui va bouleverser la vie des Aptésiens et des militaires attachés à cette belle région. Oui, l'osmose avait particulièrement réussi entre Aptésiens et militaires, les commerces et les entreprises locales bénéficiant de retombées économiques importantes, environ un million de francs par jour ouvré.

Qu'allait devenir ce site exceptionnel ? Jusqu'au dernier jour, le système est resté opérationnel, avec la même rigueur qu'au premier jour. Pendant 25 ans, des officiers dans les capsules de tir, des sous-officiers dans leurs salles d'alerte, des commandos et de nombreuses autres personnes, se sont relayés pour permettre d'assurer la permanence de l'alerte, pour



ZL 2-7 : missile dans son silot

que l'ordre présidentiel puisse être exécuté ... 16 septembre 1996 au matin, moment émouvant, en tant que Commandant par intérim du 1^{er} GMS (le Général en titre ayant été affecté à un nouveau poste depuis 2 semaines), étant donc le dernier Commandant du 1^{er} GMS par la force des choses, je recevais des mains du Commandant de l'Escadron de tir, les CLÉS qui auraient servi si ...

Les armes ne sont plus opérationnelles, mais elles sont toujours là et méritent toujours une attention et une surveillance particulières. La mission change : désarmer, déséquiper, neutraliser, restituer l'ensemble du site propre. C'est le travail de la BA 200 qui accueille dans la foulée un Commandant de Base. Le temps passe, certaines visites continuent pour suivre l'évolution du démantèlement ou pour étudier la reconversion du site : certaines grandes sociétés chimiques, pharmaceutiques françaises, voire électronique américaine ... viennent évaluer les conditions et les possibilités de leur éventuelle implantation. Mais le secteur n'est pas accessible rapidement vers les grands aéroports ou les grands axes routiers, ce qui ne convient pas aux exigences des visiteurs. Finalement le site restera militaire, confié à un Régiment de la Légion étrangère : les Aptésiens sont rassurés par la solution trouvée.

Le Cercle mixte n'ayant pas trouvé « adopteur » auprès des Bases aériennes voisines ni auprès de l'IGESA, ce sera finalement un consortium franco-espagnol (restaurateur-hôtelier) qui remportera la mise et sera bien accepté par les Aptésiens.

Le démantèlement se poursuit selon les prévisions, sans trop de surprises : le professionnalisme du personnel ne se limitait pas à la prise d'alerte, il se manifesta maintenant dans toutes les opérations de désarmement, selon les règles édictées en respectant un calendrier élaboré en étroite collaboration avec les industriels et le CEA.

Ce fut pour moi un honneur de servir le 1^{er} GMS et de me trouver à la tête de tous ces hommes, de toutes ces femmes qui, à tout instant, dans toutes les conditions, météo, familiales, sociales, ont fait leur travail avec tout leur cœur, conscients de leur rôle dans notre politique de dissuasion nucléaire au profit de la Paix.

Appelé pour commander le COFAS en juin 1998, je quitte la Provence, la BA 200 qui a succédé au 1^{er} GMS. Me restent la satisfaction du travail accompli, le souvenir de moments et de rencontres formidables, un carnet d'adresses d'amis qui n'est pas prêt de s'effacer.

Pour tout cela, merci au 1^{er} GMS et à tous ceux avec qui j'ai eu l'honneur et le bonheur de servir pour le maintien de la Paix.

Gal Philippe Prévost

L'âme du « Dauphiné »

« Dauphiné »... Tu fus en 1996 le premier escadron de combat qu'il m'ait été donné de visiter mais le jeune élève-navigateur que j'étais alors ne pouvait imaginer qu'il vivrait avec toi, 12 ans plus tard, deux années parmi les plus marquantes de son parcours opérationnel. Lorsque je revois ces deux « dernières années en « Dauphiné », les souvenirs se bousculent et seul le temps me permettra de saisir l'ampleur de ce que tu m'as offert.

Depuis que nous avons rétabli notre lien, en septembre 2008, pas un jour n'est passé sans que je ne sois saisi par la majesté de tes atours. L'harmonie de l'agencement de tes infrastructures et la verdure de ton manteau te confèrent une quiétude apaisante. Tout est là pour que chacun œuvre avec efficacité, habité de la sérénité qui permet de réaliser de grandes choses.

L'accès au premier étage du HM 18, ton cœur, au mur duquel figurent les noms de tous ceux qui ont présidé à ta destinée, depuis les temps anciens des escadrilles, sont la marque de ton attachement fort aux traditions et, pour moi qui eus l'honneur d'être ton dernier chef, le rappel quotidien de mes obligations. Les portraits de ceux qui ont écrit ton histoire, des années 1960 à aujourd'hui, signalent à chacun que le « Dauphiné » fut avant tout une aventure humaine.

J'ai été marqué par la richesse des femmes et des hommes, serviteurs dévoués et généreux, qui ont épousé ton quotidien. Tu auras révélé, à eux-mêmes et à leurs frères d'armes, des femmes et des hommes d'exception qui auront, par leur capacité à convaincre et à susciter l'engagement, entraîné l'ensemble de leurs camarades dans un seul et même mouvement. Je garderai en mémoire les vols de nuit famille, les journées traditions et autres manifestations de cohésion.

Tu m'as aussi permis d'élargir mes horizons, de découvrir une mission fascinante, mais qui se dit peu hors du cercle des initiés. Comment oublier la prise de contact avec tes entrailles, ton poste de commandement enterré, ta « salle de guerre » et mon premier face-à-face avec l'Arme ? Comment oublier les prises d'alerte, l'attente des départs pour Poker, la tension de ces vols si particuliers, la satisfaction du travail bien fait et des obstacles surmontés en équipage ? Comment oublier l'abnégation de tes mécaniciens qui, de Palmier en Banco, reproduisent consciencieusement les mêmes gestes, et qui ne compteront pas leurs heures pour que, toujours, le « contrat » soit rempli ou que, demain, volent les avions ?

Parfois, nous avons quitté ton écrin pour te faire rayonner ailleurs, en France ou plus loin. Tu l'as vu, de Cazaux à l'Alaska, nous n'avons pas ménagé nos efforts pour montrer de toi la plus belle image, et lais-

ser de toi le meilleur souvenir. L'accueil chaleureux des « Pipins », dans cette région dont l'emblème est aussi notre ralliement, nous porte à croire que tu vivras encore durablement dans les cœurs et les mémoires.

Je crois pouvoir dire que nous aurons vécu une belle dernière année. Année particulièrement riche et rythmée, où chacun aura puisé dans ses ressources pour t'offrir un hommage à la hauteur de ce que tu as toujours été, ni plus ni moins que « le Meilleur ». Quant à moi, qui m'apprête à remettre les fanions de tes escadrilles, je te laisse enrichi des moments forts que tu m'auras permis de partager, et de l'intime conviction qu'il n'y a pas de plus grande satisfaction que de se donner pour le bien commun. Peut-être renaîtras-tu un jour, toi ou l'une de tes belles escadrilles. Mais pour l'heure, je te dis « Adieu, Dauphiné », heureux du devoir accompli et, quand je considère ceux qui vont te quitter pour d'autres aventures, résolument confiant en l'avenir.

Lieutenant-colonel Jean-Patrick LE SAINT, dernier chef de l'EC 01.004 « Dauphiné »(2009-2010)

Le Mirage IVP dans la chasse aux terroristes

Début des années 2000, 3h40 du matin quelque part en Afrique.

Trente personnes revêtent prestement leur tenue pour une longue journée. La mission de reconnaissance stratégique est réservée aux lève-tôt. Après un rapide passage par le mess spécialement ouvert pour eux, tous rejoindront les avions.

Bientôt, chacun s'attellera à sa tâche dans un concerto de moteur, de pompes hydrauliques et de groupes électrogènes et leurs effluves d'essence et de kérosène brûlés. D'autres se chargeront de récupérer les conditions météo et les autorisations de survol des différents pays à traverser pour confirmer la mission briefée la veille ou planifier en urgence un nouveau trajet. Le temps presse. En effet, outre l'heure du plan de vol à respecter, la température montera vite dès le lever du soleil et bientôt il ne sera plus possible de décoller avec la quantité de carburant dans les soutes du Boeing ravitailleur. Car la veille, la mission a été planifiée pour que le Mirage IVP survole le maximum d'objectif intéressant la Direction du renseignement militaire voire d'autres demandeurs. Une température trop élevée au décollage et les moteurs ne pousseront pas suffisamment pour faire décoller en toute sécurité le C135 FR qui emporte dans ses entrailles, en plus d'une bonne quantité de carburant indispensable au long vol du binôme C135/MIVP, plusieurs palettes de matériel et surtout une trentaine de personnels indispensables à la mis-

sion, c'est-à-dire les équipes chargées de la remise en œuvre du Boeing et du Mirage IVP mais aussi celle chargée de développer, scanner, exploiter puis transmettre les images précieuses qui auront été prises au cours du vol, et enfin, les équipages qui ne sont pas aux commandes ce jour-là.

Pendant que certains s'affèrent en short sur le parking, l'équipage récupère dans un coffre-fort mis à sa disposition les gilets de combat et un téléphone satellitaire, dont la taille et le poids de près d'un kilo font sourire en 2015. Mais cet équipement avait été rendu nécessaire pour alerter au plus vite nos autorités en cas d'atterrissage d'urgence du Mirage IVP dans un pays peu accueillant. Car jusqu'en 2001, la procédure prévoyait bien de téléphoner à l'attaché de défense du pays mais difficile de demander de la monnaie locale et trouver une cabine de téléphone avec une kalachnikov pointée sur soi ! Le navigateur gardait donc précieusement ce téléphone et était chargé juste après le posé des roues, d'entrouvrir sa verrière et d'alerter le correspondant français voire le CPCO à Paris pendant que le pilote roulait le chasseur bi-sonique qui n'allait pas tarder à être escorté par une équipe fortement armée. Ce risque de déroutement imprévu a souvent pesé dans la balance lors de la décision d'emporter ou non des contre-mesures électroniques. Vulnérabilité du chasseur versus risque d'emport de moyens non autorisés par les pays survolés...choix difficile.

La mise en route du dispositif est rapide grâce à l'entraînement régulier et le professionnalisme des mécaniciens. Les actions vitales effectuées, ces derniers courent pour embarquer dans le ravitailleur, car il décolle toujours avant le Mirage IVP. Commence alors une mission de 5 à 7 heures pendant laquelle les différents objectifs sont survolés et photographiés, en suivant le Boeing ou en s'en écartant parfois. A partir de 2001, le risque diplomatique est intégré et le choix des objectifs est proposé par l'ERS 01.091 Gascogne puis validé au niveau du CEMA. Il faut en effet mettre en regard l'intérêt du renseignement rapporté face au risque diplomatique de détection du Mirage IVP par un pays survolé. Ainsi, certains objectifs ou certains survols sont-ils parfois refusés par nos plus hautes autorités militaires. Les objectifs sont variés mais régulièrement nos autorités nous demandent de photographier des camps qui nécessitent d'être surveillés car abritant potentiellement ces « fous de Dieu » venus se préparer à faire la guerre.

Le C135 FR est un peu l'ange gardien du Mirage IVP, le guidant sur les routes aériennes, lui fournissant des dernières informations météorologiques et bien sûr lui transférant une vingtaine de tonnes de kérosène en plusieurs prises. La seule évocation des escales du Mirage IVP fait souvent rêver, mais le travail à réaliser sur place pour exploiter les images, remettre en œuvre les aéronefs et préparer les missions du lendemain ne permet que rarement de

profiter du lieu.

La mission quotidienne ne se termine que lorsque les images les plus intéressantes sont parvenues à destination, parfois tard dans la nuit... La reconnaissance stratégique : quel avenir ?

Au début des années 2000, la France disposait de deux satellites militaires, Helios 1A et Helios 1B, dont la capacité de prise de vue et la qualité des images rendaient le recueil par le Mirage IVP crucial car ce capteur fournissait un nombre important d'images, de qualité supérieure aux satellites, sur des lieux parfois inaccessibles à ces derniers (notamment sous la couche nuageuse quasi permanente aux abords de l'équateur). De plus, grâce à l'axe image, capacité mise au point en 2001 pour transmettre de manière autonome des clichés scannés et interprétés par nos officiers renseignement, les images arrivaient rapidement aux demandeurs.

Aujourd'hui, la France a accès à un nombre beaucoup plus important d'images satellites de grande qualité (grâce aux satellites militaires Hélios 2A et Hélios 2B de très haute résolution et très agiles mais également aux satellites duaux Pleiades, voire quelques satellites commerciaux à la résolution surprenante) et le problème le plus prégnant concerne moins l'acquisition des images que leur exploitation. Par ailleurs, les Rafale et leur pod de reconnaissance Reco-NG ont des capacités de reconnaissance très supérieures à celles du Mirage IVP notamment grâce à la capacité de prise de vue oblique et des senseurs de nouvelle génération permettant un recueil de basse à très haute altitude, simultanément dans les gammes visible et infra-rouge.

L'accès aux données est donc aujourd'hui facilité mais le nombre d'interprètes image n'a pas augmenté en proportion de la quantité d'images disponible. Dès lors, le défi à relever réside dans la mise au point d'outils « intelligents » d'aide à l'interprétation et sur le classement des données brutes et de renseignement élaboré dans des référentiels de données permettant un accès rapide à l'information. Pour autant, par la flexibilité qu'elle présente et la possibilité de la mettre à disposition directe d'un commandant de théâtre, la reconnaissance stratégique restera probablement un complément indispensable à la composante satellitaire. Je me doute que certains djihadistes en Syrie l'ont appris récemment à leur dépens. Les anciens du Mirage IVP peuvent être fiers de la relèver.

Colonel ® Didier PRIOLET

Retour d'une mission C135 F d'Istres de La Réunion.

Cela se passe à la fin des années 1970.

1 — Lundi matin 09h00.

Le Colonel, chef d'État-Major des FAS à Taverny, appelle au téléphone le commandant de l'escadre C 135F à Istres :

« Je viens d'apprendre qu'à bord de l'un de vos avions, qui rentrait hier de St-Denis de la Réunion, a embarqué un individu en tenue de plage avec un sac de sport sur le dos, sans doute un membre d'équipage. Vous comprenez que ce laisser-aller est totalement inadmissible, d'autant plus qu'à bord de cet avion se trouvait le Secrétaire d'Etat à la Défense qui rentrait à Paris. En conséquence, je vous inflige 15 jours d'arrêts de rigueur, que vous n'exécuterez pas en raison de vos charges actuelles, mais dont je tiendrai compte dans vos notes et qui seront inscrits dans votre dossier. Par ailleurs, je vous ordonne de punir très sévèrement le commandant de bord de ce C135. »

2 — Réponse du commandant de l'escadre C 135F :

« A vos ordres, mon Colonel, je vais interroger à nouveau le Commandant de bord qui vient justement de me rendre compte de son voyage, mais ne m'a rien signalé d'anormal. Je vous rappelle aussitôt. »

3 — Le même jour vers 09h30, rappelle téléphonique du commandant de l'escadre C 135F au chef d'EM FAS :

« Mon Colonel, je viens d'interroger à nouveau le commandant de bord, mais je pense que je ne peux pas le punir car, en effet, quelqu'un, en tenue de plage, est monté à bord, mais il s'agissait du Secrétaire d'Etat lui-même qui, après ses obligations officielles, était allé faire un tour à la plage et n'avait pas jugé utile de se changer avant d'embarquer !! »

4 — Le téléphone est raccroché rageusement du côté de Taverny.

Merci à l'anonyme qui nous a transmis — il y a déjà bien longtemps — cette petite histoire pleine d'humour.

Un vol comme les autres : vol de nuit en février 1980.

Rédacteur : Je = Jacques PENSEC, navigateur.

- Pilote « PC droite ». Je la sens : « OK, c'est bon ».
- Pilote « PC gauche ». Je la sens : « OK, c'est bon ».
- Pilote « Calcaire 354, décollage ». « T4 correctes, le badin décolle ».
- J'égrène les secondes : « 13 14 15 16 »
- Pilote : « 100 kt »
- « C'est bon, on continue ».

Je sens l'avion, tel un obus, il semble devenir ingouvernable. Par rapport aux lumières, la vitesse de défilement s'accroît.

« V2 ». C'est parti. Sauf pb importants, on va être en l'air. Les fesses se détendent.

« Roulette. 10° boule ». Je sens tout ce que fait le pilote. J'aimerais être assis près de lui. Nous épouserions mieux l'avion à tous les deux.

« Frein », « Train », « Bout de bande ». Le calculateur est en marche. L'avion accélère, l'alti monte doucement.

« Train rentré ».

Ça y est. Nous sommes dans les azurs, dans les nuages : nous sommes un avion.

« Calcaire 354, Cap 210, 3500 pieds, je vous rappelle pour monter »

L'approche a une voix de femme aujourd'hui.

« Cap 290, début de montée »

« Calcaire 354, 30 nautiques, 210 station, contactez Menthol ».

Salut jeune fille, à tout à l'heure. J'espère que tu seras encore là, à notre retour, pour nous accueillir. Le radar est en route. Un coup d'émission pour vérifier le cap et la position.

Les nuages commencent à s'effiloquer. La lumière devient plus importante. C'est l'explosion dans le soleil, nous avons rattrapé le soleil. Pour les quidams du bas, il est couché ; pour nous, il va nous accompagner dans les vagues de l'Atlantique et se coucher à nouveau.

Mission de routine : un Mirage IV décolle de nuit. Cela fait douze ans que je fais ce type de mission. Le pilote est plus récent que la « bête ». Mais son expérience et son sérieux « font plaisir à voler avec lui ». Ce n'est d'ailleurs pas la première fois que nous sommes ensemble.

Nous avons passé plus de deux heures à préparer et à nous briefer sur cette mission. Est-ce que je lui ai tout dit ? Je n'ai peut-être pas assez insisté sur la panne boule à la fin de la ressource. Je lui en toucherai deux mots avant le début de la descente.

Le soleil est plein travers. Son bord inférieur dis-

paraît dans la mer de nuages. Les rayons commencent à rougeoier. Je tends le cou, je déverrouille les bretelles, je ne veux pas rater ce spectacle, je suis aux premières loges. Pendant 5 minutes, personne ne parle : l'avion va glisser tout seul, aux ordres du pilote automatique. Nous n'échangerons que la parole de la fin : « qu'est-ce que c'était beau ».

Allez, pas de regrets, un petit merci au Seigneur pour ce coup d'œil gratuit, un coup de radar pour recalculer l'heure pour le rendez-vous avec le C135 ravitailleur. Le boulot reprend ses droits. Nous sommes sur route, à l'heure. C'est le pied. Une grosse étoile me fait de l'œil dans la lucarne de gauche.

Nous avons rendez-vous avec un C135 d'Istres sur l'axe 49. C'est la zone de ravitaillement, un petit bout sur terre du côté de Béziers, un gros bout sur la mer jusqu'au sud de Marseille, à 10 kilomètres d'altitude. Nous devons rejoindre la grosse bête à partir d'un point précis appelé Fox. Un Mirage IV sera déjà en train de faire le plein. Et pendant que le pilote prendra nos 5 tonnes de carburant, un autre Mirage IV nous remontera pour venir se mettre en patrouille à droite. 5 minutes environ pour prendre 5 tonnes. 7 minutes de ligne droite sur l'axe. Il ne faut pas que le pilote perde de temps.

C'est l'heure, je l'appelle : « Marcotte 350 de Calcaire 354 ».

« 350 de 354, Fox à 28, il est 18 et 10 secondes, top ».

« Reçu ».

Nous avons 10 secondes de décalage entre nos montres. On a vu pire. Les manettes régleront l'écart.

Un nouveau calcul d'heure pour le point de virage sur Fox : 30 secondes de retard. Le pilote s'est endormi sur le mach. Allez, on est bon pour 2 points de mach en plus.

J'ai le contact sur la balise du C135. Il est à 2 heures, 70 kilomètres. Vite, le coin mental à calcul se met en route : $70 - 46 = 24:16 = 1,5$. Dans 1 minute et 30 secondes, il doit virer.

Le contrôleur d'Istres commence à s'inquiéter.

« Calcaire 354, vous avez le visuel sur le tanker ? »

Cela fait 10 ans que ses chefs lui disent qu'ils ne veulent pas voir deux plots confondus sur un scope. Alors il voudrait bien qu'on lui dise quelque chose. Mais non, mon vieux, laisse-le un peu se rapprocher. Tu n'as pas mis le nez dehors aujourd'hui. Les cirrus commencent à arriver de l'ouest. On te le dira quand on sera dessus comme cela tu mouilleras peut-être ta chemise.

Le C135 a viré vers le cap 270. Nous sommes au ras des cirrus. Il doit être un peu au-dessus. La distance de 12 nautiques arrière est confirmée par le radar et le tacan.

Nous avons 50 nautiques pour le remonter. Les feux de navigation de la bête commencent à se deviner. Un autre feu jaune, plus gros, vient de s'allumer : le Mirage IV qui tête avant nous, vient d'allumer sa

PC pour tenir enquillé.

Pour l'entraînement, je guide le pilote jusqu'à 1 kilomètre du C135 : nous avons le visuel depuis 10 nautiques. Cela servira peut-être lorsque nous serons dans des conditions météo nettement plus défavorables. Aujourd'hui, c'est le plaisir. Demain il faudra peut-être sortir le grand jeu.

La patrouille est tenue comme dans le livre. C'est un pinailleur mon pilote. Le Mirage précédent a fini son ravitaillement. Il déconnecte et se glisse en perche à gauche. Il va disparaître de notre champ de vision et poursuivre sa mission.

Nous préparons l'avion pour le ravitaillement : je lis la check-list avant RVT, le pilote répète et exécute les opérations.

Pendant le déroulement de notre check-list, le C135F s'est mis en virage par la gauche pour un 180°. Lorsqu'il aura stabilisé son cap, nous aurons l'autorisation d'enquiller. Nous sommes en patrouille en tenant la position « perche » c'est-à-dire que nous sommes alignés sur le saumon droit du C135, en retrait en tenant l'alignement saumon gauche/entonnoir et un étagement négatif par rapport à ce dernier.

— Pilote : « OK, le tanker a les ailes horizontales, je passe en position observation ».

Nous nous glissons dans l'axe de la grosse bête, à une distance de 20 m et avec un étagement nul.

De ma cabine arrière, je ne suis pas en position pour admirer la dextérité du pilote. Je tire un peu sur mes sangles de siège éjectable pour observer, à travers la cabine avant et par-dessus l'épaule du pilote, l'approche du panier éclairé par notre phare de ravitaillement. Avec ce pilote et les conditions météo de ce soir, ce RVT va être une formalité.

Le « boom » doit être à sa place à l'arrière du KC mais la nuit a envahi le ciel et à part les feux de position du Boeing et la lumière de notre phare, nous sommes dans le noir.

Pendant les 3 ans où je fus instructeur au centre d'instruction des FAS à Mérignac, j'ai accompagné un certain nombre de pilotes pour la phase ravitaillement en vol, de jour et de nuit. Même au vol que nous appelions le « lâcher ravitaillement », j'ai toujours eu une très grande confiance. Beaucoup de pilotes appréhendaient cette partie du vol : c'était un test grandeur nature et avec résultat : « combien as-tu pris de pétrole ? en combien de temps ? tu as enquillé du premier coup ? ». Le tonnage transféré était inscrit par le commandant d'avion au retour du vol sur le cahier d'ordre de l'escadron en face du pétrole prévu. Après un certain nombre de rvt, ils acquéraient toujours le savoir et j'ai envié certains pour leur grande aisance dans ce drôle d'exercice : remplir son avion en vol en pénétrant dans un tuyau volant et le tout à 400 kt... ».

A un à deux mètres du panier, le pilote stabilise et règle une dernière fois les commandes de l'avion. Le panier balance légèrement dans le vent relatif mais l'enquillage est rapide et le contact franc comme

prévu dans les procédures afin d'assurer un bon verrouillage de la connexion. Le tuyau se plie en un bel S à plat. Cette double courbure amortit les variations des 2 avions.

— « Top chrono » : il faut bien que je participe un peu depuis ma place arrière.

Le pétrole coule à raison d'une tonne par minute. Nous avons besoin de 5 T pour faire le plein complet : 5 minutes à tenir dans le gland et à suivre ses élucubrations. Mon pilote a vu pire...

— « 1 minute », ma voix retentit dans le silence de notre avion : pas question de le distraire.

Je sais qu'il a la main gauche sur les manettes de gaz et le pouce pas trop loin de la commande des aérofrenes. Une des manettes est en butée et la deuxième monte tout doucement vers plein gaz également. Lorsque les deux réacteurs seront en butée « plein sec », il passera rapidement une des deux en PC mini tout en réduisant l'autre et si nécessaire en jouant délicatement des aérofrenes. Quelques pilotes de l'escadron font participer leur nav à leur jeu des manettes en les tenant au courant de leur jonglerie mais ce soir, le mien est discret. Cela me laisse le loisir de jeter un coup d'œil vers l'étoile qui scintille derrière ma verrière et de constater que le ciel est encore clair autour de nous. Et en même temps, j'aperçois le Mirage IV suivant, Marivaux 355, en perche à droite.

« ...5 minutes ».

« les bidons sont pleins » me confirme le pilote. Il le constate en vérifiant les voyants sur son tableau de bord d'un coup d'œil rapide.

« Calcaire 354, plein terminé, 5,2T transférés ».

C'est le commandant de bord du tanker qui nous confirme que notre rvt est terminé et que le plein est fait.

« Bien reçu, Marcotte 350. Je passe en perche à gauche ».

Le pilote ramène l'avion dans l'axe du C135 et désenquille en diminuant sa vitesse. Notre avion redevient libre de ses mouvements. En perche à gauche, je lis la check-list après RVT.

Nous descendons au niveau de vol du ravitaillement moins 2000 pieds pour avoir un étagement négatif avec le tandem C135-Mirage IV et mettons le cap sur le point de navigation « Tango », point de sortie obligatoire de la zone de ravitaillement. Le pilote ajuste les manettes pour avoir une vitesse propre de 530 kt, vitesse de navigation du IV.

« Rambert de Calcaire 354 », le pilote contacte le radar de surveillance de la zone sud-est.

« Calcaire 354 de Rambert, je vous écoute »

« Ravitaillement terminé, nous sommes au niveau de vol 245, à 1 minute de Tango ».

« Bien reçu Calcaire 354, j'ai un bon contact radar et IFF avec vous. Maintenez le niveau 245. »

Le calculateur m'indique une dbi (distance au but intermédiaire) de 9 nautiques de tango. Je passe le

SNB (Système de Navigation et de Bombardement) sur « affichage » pour afficher les coordonnées du prochain point de navigation : N 44°00 et E 001°00 : c'est le point Kilo de Mont-de-Marsan.

A dbi = 0, je passe le calculateur sur « normal ». L'avion vire légèrement vers la gauche pour prendre le cap élaboré par le calculateur : nous sommes en pilote automatique. Je vérifie cap et distance avec mes calculs faits au sol lors de la préparation mission.

J'informe le pilote que tout est bon : « Cap et distance sur Kilo Marsan sont corrects, nous arriverons à 21h 17. Nous sommes bien dans les temps pour notre créneau d'entrée dans la R46 prévu à 21 h 25. »

« Bien reçu, tout est normal en place avant. Oxygène : OK, pression cabine 6000 pieds. » Après 5 minutes et 20 secondes de tenue dans le gland du C135F avec un pilotage pointu et une attention soutenue, il a retrouvé une assurance détendue que je sens dans sa voix.

Il est temps que je pense à un recalage de la navigation pour résorber les possibles écarts pendant les 20 minutes de la rejointe et du rvt. J'affiche au calculateur N 43° 26' 55" et E 003° 45' 30", les coordonnées de la raffinerie de Frontignan. Nous avons 1 cm d'écart soit 2,5 km environ. Je ramène la croix sur l'écho et les positions nord et est de l'avion sont modifiées de l'écart. Le calculateur calcule instantanément un nouveau cap sur Kilo et intègre le vent calculé par le doppler ce qui nous donne la route vraie. L'avion est en pilotage automatique et il modifie très légèrement sa route de quelques petits degrés.

Navigateur et pilote, nous avons noté ensemble toutes les données de vol lors de notre préparation et lors de mon briefing. Mais maintenant nous l'exécutons et si chacun de nous est vigilant dans son domaine, nous partageons les responsabilités collectives et nous collaborons très étroitement pour beaucoup de points vitaux. Par exemple, le suivi de la consommation pétrole : nous vérifions tous les deux la consommation, le pilote avec les niveaux dans les nourrices (elles alimentent directement les réacteurs), avec ses débitmètres gauche et droit et les voyants sur la maquette avion ; de mon côté, je contrôle la consommation avec les débitmètres réacteur gauche et droit situés au-dessus du calculateur. Nous devons être tous les deux sur la même courbe de consommation que nous avons calculée chacun de notre côté au sol.

Nous avons quitté le C135 avec 14,6 tonnes , c'est-à-dire avec l'avion plein complet et nous reviendrons à Luxeuil avec 3 tonnes restant : c'est ce que nous avons calculé d'après les courbes de consommation du IV et notre expérience.

« Calcaire 354 de Rambert, contactez Marina sur 317.5 »

« Rambert de Calcaire 354, bien reçu Marina 317.5 »

Notre avion est à 93 nautiques de Kilo Marsan et nous passons dans la zone de responsabilité du radar de surveillance en vol situé à Mont-de-Marsan.

« Marina de Calcaire 354 »

« Calcaire 354 de Marina »

« Marina de Calcaire 354, FL 245, cap sur Kilo Marsan ».

« Calcaire 354 de Marina, bien reçu, contact radar et IFF, rappelez Kilo ».

Il n'y a pas beaucoup de monde en vol ce soir. Nous traversons pourtant la voie aérienne civile Toulouse-Limoges et à part quelques feux rotatifs assez éloignés, le pilote ne signale rien qui soit proche.

Les cirrus commencent aussi à envahir le ciel : les étoiles vont disparaître de notre vol de nuit.

Avant d'arriver au point Kilo et de commencer notre descente pour l'entrée dans la R46 AS1, je recalce l'avion en affichant les coordonnées d'un hangar sur la base de Marsan : N 43°55' 00" et W 000° 30' 00". Le radar indique un très faible décalage que je résorbe avec le manche de recalage du SNB. Par principe, je n'accepte aucun écart lorsque je commence 45 minutes de vol basse altitude de jour comme de nuit. Notre sécurité est de rester sur le trait de vol préparé au sol.

« Calcaire 354 de Marina, vous arrivez à Kilo Marsan , contactez l'approche du terrain sur channel 13 pour commencer votre descente. »

« Marina de Calcaire 354, bien reçu. »

« Marsan approche de Calcaire 354. »

« Calcaire 354 de Marsan, j'ai un contact radar, vous pouvez commencer votre descente à votre convenance. »

Marsan de Calcaire 354, nous allons faire une descente autonome pour une entrée dans la R46 AS1 à 21 h 25. »

« Bien reçu, Calcaire 354, rappelez moi à l'entrée de la R46 AS 1. Le QNH est de 1005. »

Je note rapidement sur mon journal de navigation les valeurs des deux débitmètres, fait un rapide calcul et indique au pilote que nous allons débiter la phase BA avec la réserve prévue. Il me confirme que lui aussi est sur sa courbe de suivi de consommation.

Nous affichons, pilote et navigateur, la pression QNH sur nos altimètres.

« QNH 1005 affiché. » « 1005 également place arrière » ».

Nous avons volé, depuis notre début de montée après décollage, avec la pression standard de 1013. C'est la pression de référence de tous les avions en dehors des zones d'aérodrome et elle donne une altitude de vol qui peut être comparée, puisque chacun vole à la même référence barométrique.

Le pilote a affiché au tacan le channel 24 du terrain de Marsan. L'aiguille nous donne bien le terrain dans l'axe de notre avion et la distance correspond à la dbi de mon SNB. Les nuages nous entourent et la pluie glisse sur les vitres de ma verrière.

Nous sommes habillés tous les deux de la même façon : blouson de vol, combinaison de vol, caleçon long et tricot de corps avec manche, chaussures de vol et chaussettes montantes en laine : c'est la tenue réglementaire. La température des cabines est réglée par le pilote sur légèrement froid cela tient éveillé... s'il en est besoin. Avec cette tenue réglementaire, si nous devons nous dérouter sur un autre terrain que celui de Luxeuil, nous aurons au moins une tenue chaude et si nous devons nous éjecter au cours de ce vol, nous pourrions tenir un certain temps malgré la température basse de ce mois de février.

« Pilote, début de descente, le cap est sur l'entrée de piste. »

« Bien reçu, je commence la descente »

Le pilote automatique est toujours enclenché et le pilote utilise la mollette pour se mettre en descente .

« Fais attention à ta température réacteur au cours de la descente. »

« Oui, je la surveille pour quelle ne descende pas en-dessous de 200° »

En-dessous de 200°, le réacteur peut s'éteindre ce qui n'est pas une configuration très confortable de nuit, ni de jour d'ailleurs.

« Altitude 10 000 pieds »

« Ok, moi aussi 10 000 pieds. »

« Oxygène, pétrole tout est correct. Je diminue la température cabine »

« Altitude 5000 pieds. »

« Nous approchons de la DBI 25 de l'entrée de piste, nous allons virer par la droite, cap vers Novembre Echo, point d'entrée de la R46 AS1 Ce sera le cap 017. Nous arrivons à 3000 pieds, tu stabilises à 2600 pieds au QNH 1005 »

« Ok, je suis à 2600 pieds, je stabilise. Vitesse 450 kt »

Le pilote me confirme que la sonde BA a indiqué une information de hauteur lorsqu'elle est arrivée dans son créneau de fonctionnement. Pendant toute la BA, il aura un œil qui surveillera l'aiguille de cet instrument, un autre pour la surveillance des T4 des réacteurs, des allumages des réservoirs qui s'épuisent et dans le bon ordre et bien d'autres coups d'œil tous aussi importants les uns que les autres. Pas de place pour un moment de rêverie : nous avons confiance l'un dans l'autre et dans cette phase de navigation à 300 m du sol, de nuit et dans les nuages, dans une zone montagneuse, c'est lui qui me fait totalement confiance.

« DBI 25, virage à droite, cap 017, vers l'entrée de la BA. »

« Marsan Approche de Calcaire 354, nous sommes en virage vers le point d'entrée de la R46 AS1, entrée prévue à 21 h 25 zoulou. »

L'approche nous a suivi sur son radar et le contrôleur connaît notre trajet qui est identique à celui de tous les avions qui viennent s'entraîner à la navigation base altitude dans ce couloir du sud de la France. Cette semaine tous les avions suivent le circuit R46

avec entrée par le nord.

« Calcaire 354 de Marsan Approche, rappelez-moi sur la même fréquence en fin de mission R46. Passez votre IFF sur A1300. Je vous rappelle le QNH régional 1005. »

« Bien reçu Marsan, retour sur la fréquence dans 45 minutes. »

Nous sommes à 2 minutes de l'entrée de la basse altitude. Il est 21 h 22 et 30 secondes. Je le signale au pilote. Mais nous gardons nos 30 secondes d'avance. Le précédent Mirage IV est passé 5 minutes avant nous. Pas de problème. Nous avons droit à + ou - 1 minute de décalage par rapport à l'heure prévue d'entrée.

J'annonce au pilote : « IFF A 1300 affiché derrière ».

A 10 nm de NE, je passe le calculateur sur AFFICHAGE et affiche les coordonnées de N1 44°25'50N et 000°22'50E, prochain point de la navigation.

Le calculateur continue à faire la navigation vers NE. A dbi 0, je le repasse sur AUTO en disant au pilote :

« Passage Novembre Echo, il est 21h 24' et 35", cap 51 sur Novembre 1, distance 16 nautiques, 1 minute 30, descente à 1600 pieds dès maintenant. »

Le pilote fait virer le IV de quelques degrés vers la droite pour rejoindre la route calculée et m'annonce :

« Stable 1600 pieds, cap 51 »

« A dbi 5, on montera de 200 pieds, à 1800 pieds »

Le point N 1 est un pont sur le Lot. Mais aujourd'hui, nous sommes dans les nuages et je doute que le pilote puisse voir les lueurs de la ville de Tonneins, légèrement sur la gauche de N1.

A dbi 10 de N1, je recommence ma procédure d'avant virage :

— calculateur sur affichage,

— affichage des coordonnées de N 2,

— et indique au pilote les éléments de route, distance et altitude à venir.

Pas le temps de chômer. Le calculateur était excellent en HA, pas de raison de ne pas lui faire confiance en basse altitude même à 300 m/sol, à 450 kt (810 km/h) et dans les nuages. Je le contrôlerai dans la prochaine branche de navigation avec un recalage radar.

Nav : « dbi 5, on monte à 1800 pieds »

Le pilote n'a pas besoin de me répondre à la voix. Je sens qu'il tire sur le manche et m'annonce :

« Stable 1800 pieds ».

« DBI 0, on passe Novembre 1, cap 106 sur Novembre 2, DBI 49, toujours 1800 pieds »

Après avoir fait virer l'avion, le pilote me confirme :

« Stable au cap, 1800 pieds, 450 Kt, la sonde indique 1100 pieds, oxygène OK devant »

Je vérifie également mon oxygène place arrière : l'apparition des volets blancs sur l'indicateur oxygène, situé au-dessus du calculateur est normale.

« Oxygène OK derrière »

NAV : « As-tu vu les lumières de Tonneins sur ta gauche avant le virage ? »

PIL : « Non. Pour le moment, nous sommes dans les nuages et je ne vois rien en bas »

Je prépare mon recalage radar. Le calculateur a trois informations de coordonnées : celle de la position actuelle en vol, celle du point de navigation ou de l'objectif et celle du point de recalage. Avec mes 1500 heures de vol sur IV, mes réflexes sont automatiques mais doivent rester concentrés sur l'action que j'entreprends.

Pour ce recalage en basse altitude, recalage du système de navigation pour être sur le trait de vol et non pas 1 kilomètre à côté, j'ai choisi au cours de la préparation de la mission un écho radar dont j'ai calculé d'une manière précise les coordonnées. J'ai étudié sa réponse radar et j'ai réalisé un calque transparent. Comme un nombre important d'autres calques qui font partie de ma bibliothèque perso de points de recalage pour les vols d'entraînement en France.

Voici ma procédure de recalage radar :

- affichage des coordonnées du point de recalage,
- orientation du radar vers le repère radar pour identification,
- passage sur la fonction « loop » : le radar donne une image centrée – sur une croix – sur les coordonnées du repère à l'échelle 1/125 000.
- si décalage entre croix et écho radar de recalage, j'annule l'écart en transportant la croix sur l'écho : les coordonnées de la position actuelle du calculateur se modifient en N/S et E/W et la croix revient sur l'écho radar. Le SNB recalcule cap et dbi sur les coordonnées du point de navigation.

Je m'exécute et constate que l'écart est peu important. Je l'annule. Cap et DBI sont pratiquement inchangés.

Une autre méthode de recalage est l'utilisation du DOA (Dispositif Optique Asservi). Mais de nuit, en BA et dans les nuages, elle n'est pas très utilisée.

NAV : « Je viens de recalcr le SNB en faisant un recalage radar : nous sommes sur route. Tout est OK derrière. A DBI 7, on montera à 2700 pieds »

PIL : « Tout est OK également devant, altitude 1800 pieds, T4 correctes »

Nous allons bientôt nous attaquer aux contreforts sud du Massif Central et dès le travers de Mautauban (que nous laisserons à nos 3 heures pour 9 nautiques) il faudra commencer à monter un peu en suivant la progression des hauteurs du relief.

Malgré notre expérience à tous les deux de ces vols BA et en particulier de cette R46, nous avons répété cette mission au sol dans la salle de préparation

de missions. On ne traverse pas les Cévennes sans une préparation sérieuse et sans étudier à fond le dossier de la mission : les Monts de Lacaune à 1265 m, ou 4158 pieds, se respectent.

A dbi 10, je reprends ma procédure pour la navigation vers N 3 et j'indique au pilote les informations de route, distance et temps pour le prochain point. Il peut les vérifier sur son dossier de mission qu'il a accroché par velcro sur sa jambe.

NAV : « Top dbi 7, montée à 2700 pieds »

PIL : « Début de montée vers 2700 pieds »...
« stable 2700 pieds »

NAV : « 2700 pieds à l'alti derrière également.

NAV : « dbi 0, verticale Novembre 2, mise de cap sur Novembre 3, le cap est bon, la DBI aussi. »

L'avion a obéi aux ordres du pilote et glisse doucement, sans aucune turbulence, dans les stratus du front chaud que nous avons rencontré dès l'entrée dans la BA. Ils nous quitteront peut-être quand nous descendrons vers la Méditerranée, sur le versant sud des Cévennes.

Je sais que mon pilote surveille la consommation de pétrole des deux réacteurs. Je le ferai tout à l'heure avant de remettre le cap sur Marsan. Et nous ferons un point tous les deux.

Pour le moment je navigue.

Je prépare un nouveau contrôle de la position avion mais dans cette zone de creux et de bosses, choisir un point de recalage n'est pas très simple. Comme le système fonctionne correctement, il ne faut pas qu'une erreur de ma part introduise

des aberrations au sein de la machine à naviguer.

Donc prudence mais surveillance et confiance dans le système de navigation.

Les volets de mes verrières sont ouverts et je devine les gouttes de pluie qui glissent rapidement le long du verre. Il fait nuit, dans les nuages, à 450 kt, 300 m sol : je me demande ce que les gens que nous survolons et qui nous entendent – un IV à 450 kt et 300 m sol cela s'entend – pensent de ces aviateurs qui exercent leur métier à des heures impossibles et par tous les temps.

NAV : « dbi 13, montée 3500 pieds »

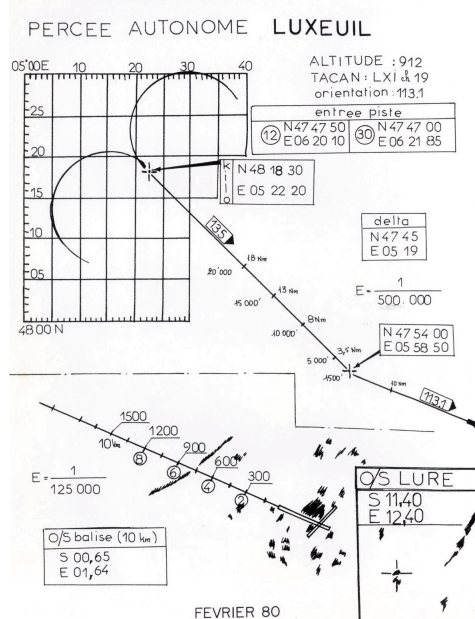
Le pilote n'hésite pas une seconde, comme s'il attendait mon ordre – pour faire passer l'avion de 2700 à l'altitude demandée.

PIL : « stable 3500 pieds. »

Mon altimètre indique également cette valeur.

Après N 3, qui se trouve à l'est de Carmaux pour 15 nautiques, nous mettrons le cap vers Narbonne en le laissant à 9 h pour 5 nautiques.

Nous sommes toujours à 3500 pieds, mais rapidement nous allons monter vers 5200 pieds puis, après



le passage des Monts de Lacaune, nous commençons à descendre vers 2200 pieds en surveillant les taux de montée et de descente préconisés par les procédures. Mais ce soir dans les nuages et la pluie, mon pilote appliquera la formule : « pas trop rapidement pour descendre – pas trop lentement pour monter »

A dbi 35, j'envoie un petit coup d'émission radar sur le Pic de Nore pour vérification de notre position : l'écart est de quelques millimètres sur le scoop soit moins d'un kilomètre en réalité. Je recale le système.

Dès la descente vers N 4 (près de Narbonne), le pilote m'annonce qu'il commence à voir les lumières des villages sous l'avion. Les basses couches du front nuageux de Marsan ne sont pas encore arrivées au bord de la grande Bleue. Ce sont les nuages du même front mais en altitude qui nous avaient accompagnés lors de la rejointe avec le C135F

Le pilote peut, maintenant qu'il voit le sol, se repérer et constater que nous sommes bien sur le trait de la navigation prévue. Cependant, il ne me dit rien et tout en surveillant son tableau de bord, éclairé en rouge, je sais qu'il apprécie la vue sur les plans de feux des lumières le long de la côte et des grandes villes.

Avant l'arrivée à N 4, je reprends ma procédure pour préparer la prochaine branche de navigation.

Je fais également mon point pétrole. Je note mes débits mètres gauche et droit, je les additionne ce qui me donne le carburant consommé depuis le décollage.

Total restant = (total plein au D/L + total RVT) – total consommé.

A 150 kg près en moins, notre consommation est correcte. Je l'indique au pilote qui me confirme que lui aussi a une consommation légèrement supérieure à sa préparation.

Je ferai mon prochain contrôle pétrole avant de remonter en altitude pour rentrer sur Luxeuil. En hiver, dans l'est de la France, la météo peut changer vite et il vaut mieux prendre ses précautions afin de ne pas se mettre dans une impasse pour cause de terrains rouges, c'est-à-dire sur lesquels il est impossible de se poser. Le carburant dans un avion n'est pas inépuisable.

Nous laissons Narbonne derrière nous ainsi que la Méditerranée. A 450 kts, nous en avons pour à peine 20 minutes pour rejoindre le point de sortie près de Marsan.

Pilote et Nav, nous serons toujours rigoureux dans nos procédures, dans nos échanges pour contrôler notre avion. Nous n'avons pas envie d'engager une « conservation de salon » ou de tailler un costard à nos copains qui sont bien au chaud chez eux.

Nous rejoindrons ainsi N S, situé à 35 nautiques du terrain de Mont-de-Marsan.

A dbi 10 de N S, nous montons de 2000 pieds à 2800 pieds pour appeler l'approche du terrain sur sa fréquence :

Pil : « Marsan App de Calcaire 354. »

APP : Calcaire 354, je vous reçois 5 sur 5. »

Pil : « Marsan Approche de Calcaire 354, passons Novembre Sierra en sortie de R46, demande l'autorisation de monter et de mettre le cap sur Delta ».

APP : « Calcaire 354, j'ai un contact radar et IFF avec vous, vous êtes autorisés dès maintenant à mettre le cap sur le point Delta et à monter au niveau 180.

Pil : « Calcaire 354, bien reçu Marsan. »

NAV : « J'ai affiché delta, tu peux prendre le cap. »

Le pilote a mis les manettes plein avant mais n'a pas passé le cran des PC. Après notre BA, l'avion est léger et répond bien aux sollicitations. Le niveau prévu est le 180 dans un premier temps sous le contrôle de l'approche de Marsan.

Nav : « j'affiche 1013 à l'alti. »

Pil : « c'est fait devant également. »

Nos voix se répondent quasi instantanément.

« Calcaire 354 de Marsan approche, vous contactez Marina sur la fréquence 317,5. »

« Approche de Calcaire 354, bien reçu. »

L'avion passe le niveau 160, toujours en montée et le pilote affiche la fréquence de Marina sur son poste UHF.

« Marina contrôle de Calcaire 354. »

« Calcaire 354 de Marina contrôle, je vous reçois 5/5 »

« Marina de 354, nous arrivons au niveau 180 et à Delta Marsan. Nous demandons le niveau 245 et l'autorisation de mettre le cap dès maintenant sur le point kilo de Luxeuil. »

« Calcaire 354 de Marina, vous êtes autorisé à mettre le cap sur votre prochain point de navigation. Vous appellerez stable au niveau 245. »

Nous profitons pour vérifier ensemble nos oxygènes et l'alti cabine.

« Marina de 354, nous sommes stables au 245. »

« Bien reçu calcaire 354. »

Le pilote me signale que depuis le niveau 150, nous avons rejoint un ciel clair. Effectivement, à travers ma verrière, j'aperçois des étoiles brillantes par-dessus les nuages.

Malgré nos casques, nous entendons le ronronnement régulier des réacteurs. Il va nous accompagner jusqu'à notre terrain.

Il n'y a plus grand monde en l'air ce soir. Notre C135 du ravitaillement doit déjà être posé à moins que sa mission comportait une navigation de nuit jusqu'au large des côtes marocaines.

En fin de montée, j'ai fait un point pétrole. Je signale au pilote que nous avons consommé un peu plus que prévu et que nous nous présenterons au point kilo de Luxeuil avec 2800 kilo restant et non pas 3000 comme calculé lors de la préparation au sol.

Je lui suggère de demander au COFAS (centre opérationnel des FAS) les dernières couleurs des terrains de l'est de la France.

« Capitole de Calcaire 354 »

« Calcaire 354 de Capitole, je vous écoute »

« Pouvez-vous nous donner les couleurs des terrains Luxeuil, Saint-Dizier et Avord. »

« Calcaire 354 de Capitole, les 3 terrains sont jaunes. Pas d'aggravation prévue dans les heures qui suivent ».

Le COFAS, situé dans le « Trou » à Taverny, est le centre opérationnel de la Force de Dissuasion. Il suit de près tous les avions Mirage IV et C135 qu'ils soient au sol ou en vol.

Les 2,8 tonnes de pétrole restant à Kilo Luxeuil nous permettront de rejoindre un terrain de déroutement comme St-Dizier et Avord sans problème carburant.

En place NAV tout est correct. Il nous reste 25 minutes pour rejoindre Luxeuil, faire une percée autonome comme prévue dans les ordres de vol c'est-à-dire que nous exécuterons la descente sous notre responsabilité jusqu'à 1500 pieds dans l'axe de la piste, puis je guiderai le pilote jusqu'à l'entrée de piste et jusqu'à 500 pied/sol dans l'axe de l'atterrissage.

Je sais d'avance qu'il remettra les gaz pour se poser sur GCA c'est-à-dire guidé par un contrôleur au sol.

« Si tu peux regarder à 1 heure, la lune est en train de disparaître sous les Alpes. » m'annonce le monsieur de la place avant.

En tirant un peu sur mes bretelles de parachute-siège éjectable, je regarde l'immense boule blanche se perdre dans le noir de la montagne : un couché de lune, vu depuis 8000 m d'altitude et qui s'enfonce dans les Alpes. Je ne perds pas une miette de ce spectacle et nous partageons, pilote et navigateur, cette vue unique et grandiose. Nous regretterions presque de n'être que deux....

Nous allons ainsi rejoindre notre terrain de stationnement. Nous l'avons quitté sous les nuages bas, nous allons le retrouver dans les mêmes conditions météo.

Nous changerons trois fois de radar de contrôle en vol : après Marina, nous serons suivis par Rambert puis par Menthol avant de passer avec l'approche du terrain de Luxeuil.

« Luxeuil approche de Calcaire 354. »

« Calcaire 354 de Luxeuil Approche, je vous écoute »

« Luxeuil App de 354, nous venons de passer le point kilo. Nous sommes au cap sur le terrain pour une percée autonome avec remise de gaz et un GCA avec atterrissage final. »

« Calcaire 354 de Luxeuil App, bien reçu, percée autonome suivi d'un GCA avec atterrissage final. Voici la météo sur le terrain. Piste 29 en service, vent de secteur nord pour 3 kt, température 1°, humidité 93 % QFE 998 hectopascal, visibilité horizontale 3100 m, ciel couvert à une hauteur de 700 pieds, faible neige et brume. Vous commencerez votre descente à votre convenance. »

« Bien reçu Approche de 354, je confirme FE 998 et piste 29 en service. »

Il est sympa mon pilote, il sait que je suis un fana de la percée et de la finale auto et comme nous sommes dans les conditions météo de cet exercice, on y va.

A l'approche, la voix est féminine et je pense que c'est la même qui était au micro lors de notre départ de mission. C'est toujours plus agréable en fin de vol d'être accueilli par une voix sympa ; ce jeune contrôleur doit certainement être parrainé par un ancien plus expérimenté et qui est assis pas trop loin du scope.

Vertical Kilo, j'avais demandé au pilote de prendre le cap sur l'entrée de piste. Il avait laissé le pilote automatique faire le virage tout en accusant réception de mon message. Avant la descente il le débranchera.

Pilote : « Pression 998, affichée devant. »

« Affichée derrière également. »

Nous ne volons plus à la pression standard mais à celle du terrain, c'est-à-dire que notre altimètre devra indiquer 0 m lorsque nous toucherons des roues. C'est bien plus sympa lorsqu'on se pose d'avoir 0 m à l'alti que d'avoir la hauteur du terrain, ici 912 pieds.

« Pilote, top début descente vers 1500 pieds ».

« Bien reçu, descente 1500 pieds au FE de 998 »

L'approche nous suit sur son radar mais n'interviendra que si nécessaire. Le tacan, dont le code a été affiché par le pilote, nous confirme que nous sommes bien sur le trait prévu. Et sur mon scope radar, j'ai repéré le terrain. Le boulot du navigateur est de présenter l'avion sur l'axe d'atterrissage, de le faire descendre jusqu'à 500 pieds, hauteur minima de la percée auto. Si le pilote a le visuel sur la piste, il prend l'atterrissage à son compte, sinon il remet les gaz.

La météo est un peu plus dégradée que lors de notre départ : nous allons retrouver le froid et le ciel bas que nous avions quittés il y a maintenant plus de 3 heures. Encore quelques minutes au chaud de l'avion et ensuite nous redescendrons dans l'hiver de l'est.

Nav : « distance entrée de piste 25 nm, on passe 12000 pieds »

Pil : « 12000 pieds également devant »

Nav : « top 8000 pieds au FE 998 »

Pil : « 8000 pieds au FE 998. On commence à pénétrer dans les nuages »

Nav : « Top 5000 pieds. Tu stabilises à 1500 pieds.

Tout en contrôlant la descente, je calcule les éléments d'atterrissage : poids à l'atterrissage 17,6 tonnes, Vi 185 kt que je transmets au pilote. En principe, il n'en aura pas besoin puisqu'il doit remettre les gaz mais s'il doit se poser lors de la première présentation autant qu'il les connaisse.

Pil : « on arrive à 1500 pieds, je stabilise. Nous sommes dans les stratus. »

Pendant la descente, j'ai réglé mon radar et à 1500 pieds, je suis passé sur l'échelle 1/125000. L'entrée de la piste n'est pas visible dans les échos radar

mais j'utilise un calque que je positionne en fonction des échos que je connais et sur lequel la piste est dessinée, ainsi que l'axe sur lequel nous devons nous trouver et les hauteurs à respecter en descente.

Pil : « Je sors le train »

Pour cette sortie, il a réduit la vitesse indiquée de l'avion en dessous de 240 kt et il a testé les lampes témoins de sortie. Nous ressentons « aux fesses » l'ouverture des trappes, la descente des trois jambes de train.

Pil : « Train sorti : trois vertes. » En même temps, il transmet sur la fréquence de l'approche un bip qui confirme au contrôleur que notre train est en position d'atterrissage.

Nav : « cap 292 sur l'entrée de piste. Attention pour le début de descente Top début de descente toujours cap 292. 2° droite cap 294. Top 1200 pieds.

Pil : « cap 294, 1200 pieds.

Nav : « tu reviens sur le 292 Top 1000 pieds, piste dans l'axe »

Nav : « Toujours 292, tu dois passer 800 pieds. »

Nav : « cap 292, piste toujours dans l'axe, 700 pieds. »

Pil : « visuel sur piste dans l'axe »

Nav : « bien reçu, toujours 292, 500 pieds. »

Le pilote a pris la finale en main et laisse l'avion descendre jusqu'à 350 pieds.

Pil : « Approche de 354, remise de gaz après percée autonome. ». En même temps, il remet les gaz et rentre le train. Il m'annonce « train rentré, 3 lampes éteintes ».

« Calcaire 354 de Luxeuil Approche, vous montez à 2200 pieds dans l'axe et lorsque vous aurez atteint 2200 pieds, vous virerez par la gauche vers le cap 112 »

« Bien reçu Calcaire 354, je monte à 2200 pieds dans l'axe et ensuite je vire par la gauche vers le cap 112. »

L'avion est maintenant pris en compte par l'approche : elle va nous amener à la porte GCA et nous allons nous poser, guidé par le radar sol en direction et en hauteur. Les moyens techniques sont plus précis que ce que j'utilise dans l'avion et de ce fait les minima sont plus faibles : 500 m de visi et 350 pieds de plafond.

Derrière, je vérifie que la procédure est suivie correctement que ce soit par l'approche ou le pilote et le SNB reste en fonctionnement jusqu'au toucher des roues sur la piste.

Je recalculer les éléments d'atterrissage que je donne au pilote. Il nous reste 2200 kilo de pétrole au lieu des 2500 prévus.

La remise de gaz a été faite sans mettre les PC. A Luxeuil, un Mirage IV qui remet les gaz à 22 h 50 au-dessus du terrain signale son arrivée (bruyante) à toute la ville. Nos familles savent donc que ce soir nous dormirons chez nous et que la météo ou une panne avion ne nous aura pas obligés à nous dérouter sur un terrain extérieur.

Le pilote répète à voix haute toutes ses actions en suivant les directives de l'Approche. Vitesse, cap, sortie du train, début de descente, piste en vue, légèr

réduction des gaz en entrée de piste, arrondi bien cabré en évitant de râper le croupion de l'avion, sortie du parachute frein, parachute sorti, roulette de nez au sol, frein à 115 kt, parachute largué en bordure de la piste près de la bretelle pour que les mécanos le récupèrent rapidement, roulage vers le parking, repérer les bâtons lumineux du parkeur en ZTO (zone technique opérationnelle), bonsoir sur la radio au contrôleur de l'approche, bonsoir du mécano chef avion qui branche son téléphone sous l'avion, nous souhaite la bienvenue et indique au pilote qu'il peut couper ses réacteurs. Et dans la foulée, il nous demande si l'avion est opérationnel car si nous lui ramenons un avion en panne, toute l'équipe va travailler de nuit pour le rendre DO. (disponible opérationnel).

Les échelles sont accrochées au flanc du IV, les mécanos viennent ouvrir les verrières et mettre les sécurités aux sièges. Nous dégrafons nos masques et tout de suite, nous ressentons la froidure de l'air. Après 3h 20 attachés sur les sièges éjectables, nous descendons l'échelle en tenant bien la rampe. Nous ne nous attardons pas sur le parking et regagnons le bureau chauffé des mécanos. Nous remplissons et signons les formes techniques – chacun la sienne – et rejoignons la salle d'opérations de l'escadron.

L'OPO, (officier de permanence opérationnel) est content de nous voir. Nous étions le dernier Mirage IV en vol et après notre atterrissage, le COFAS a autorisé la fermeture de tous les terrains FAS : contrôleurs, pompiers, personnel des salles d'opération, tout le monde va rejoindre son lit.

Nous terminons de remplir le cahier d'ordres et le chauffeur qui nous raccompagne à nos domiciles arrive, prêt à nous conduire dans la 4L de l'escadron.

Après ce vol de nuit d'entraînement, qui n'est qu'un parmi les centaines que j'ai réalisés en 13 ans des FAS, je vais mettre un certain temps pour trouver le sommeil. Je vais mettre quelques heures à redevenir un terrien.

Jacques Pensec 17 février 2015,
Navigateur, Commandant d'avion Mirage IV.
Pilote L^{tt} SAUTOT



Conseil d'administration autour du Général FOUILLAND 2008

Oiseau de Paix

Paraissant endormi au fond de sa tanière,
Bien soigné et repu, il veillait sagement.
Il se savait puissant, n'en était pas peu fier
Mais cachait sa vigueur, attendant le moment
Où, pour le bien des siens, il lui faudrait agir.
Loin d'être belliqueux, n'aspirant qu'à la paix,
Il s'était préparé en tout temps à bondir
Et prouver sa vaillance en un furieux ballet.

Depuis son plus jeune âge, il pourfendait le ciel.
Il planait tout là-haut, plus rapide que l'éclair,
Au plus près du soleil, faisant briller ses ailes,
Dans un grand vol superbe en protégeant son aire.
Bel oiseau solitaire qui n'avait jamais peur,
A qui le menaçait, il savait quoi répondre,
Sans craindre nullement les flèches des chasseurs,
Ne sachant y parer, l'intrus le voyait fondre.

Saison après saison, se faisant plus discret,
Il changea sa livrée. Cet oiseau de haut vol,
Pour échapper aux vues, aussi vif qu'un furet,
Aima se faufiler au plus bas près du sol.
D'un naturel curieux, de son regard perçant,
Comme l'aigle royal recherchant son festin,
Il survolait le monde à coups d'aile puissants,
Scrutant avidement jusqu'au menu fretin.

A l'abri des regards, par delà les nuages
Il dépassait le son, sans craindre le tonnerre,
Il traversait la nuit, les nues et les orages,
Il régnait en tout lieu, en tout point de la terre,
Au besoin, il savait, en rassemblant ses frères,
Montrer au monde entier sa détermination
A voler au secours du monde de leur père.
Tel était son destin : protéger son bastion.

Il survécut longtemps ce bel et grand oiseau,
Sa famille régna plus de quarante années.
Sa fine silhouette et son très long museau
Par tous temps dans le ciel ont laissé ses traînées.
Mais le destin, hélas, ne lui laissa la chance,
Animal fabuleux dont on peut être fier,
De lui donner enfin une vraie descendance
Pour le remercier de sa riche carrière.

Le ciel résonne encore de son puissant ramage.
Quatrième du nom, il s'appelait Mirage.

Jean - 30 janvier 2014.

