

Le mot du président.

Lors du conseil d'administration de l'association en janvier au CFAS à Taverny, nous avons arrêté les dates de nos prochaines réunions.

Le général FOUILLAND, commandant les FAS, invite les membres de l'ANFAS aux cérémonies de Luxeuil et de Saint-Dizier.

En 2010, nous serons donc présents le 29 juin à LUXEUIL autour du 1/4 « DAUPHINE » et, à une date qui n'est pas encore fixée, à SAINT-DIZIER avec le 1/91 « GASCOGNE ». Nous profiterons pour tenir notre assemblée générale sur cette base.

En 2011, nous nous retrouverons sur la base de ROCHEFORT dans la deuxième quinzaine de septembre. La demande sera faite dans les temps au général commandant la base.

En 2012, nous serons sur la base de CAMBRAI-EPINOY pour nous replonger dans notre histoire FAS, avant la disparition de ce terrain, vieux comme l'aviation. Les anciens de l'escadron de bombardement 3/93 « SAMBRE-PICARDIE » peuvent déjà se donner rendez-vous : nous les accompagnerons avec plaisir dans les brumes du Nord.

Jacques PENSEC.

Vol critique

Il s'agit de quelques minutes critiques en vol entre Saint-Dizier et Avord le vendredi 26 mars 1970, quelque part au dessus des Vosges dans l'Est de la France.

Dans la semaine du 26 mars 1970, j'étais le Responsable Technique d'un Détachement d'Avions Mirages IIIB, avec une douzaine de mécaniciens, à St Dizier, une base où, à l'époque, était stationné un escadron de Bombardiers Mirage IV. Sur ces appareils, l'entraînement coûte une fortune. Aussi les équipages devaient s'entraîner sur Mirage III B biplace.

Le Mir. IIIB était un avion de chasse mono-réacteur beaucoup plus économique que son grand frère bombardier. Mais son pilotage, ses équipements et son fonctionnement étaient assez similaires. Les équipages s'entraînaient donc sur les Mirages III B mis en place par nos soins périodiquement, pendant une semaine.

Je ne sais pas comment c'est maintenant, mais à l'époque, nous avions beaucoup de problèmes techniques, de toutes sortes. Au milieu de la semaine, sur l'un des appareils, il y avait eu un problème de transfert de carburant : l'un des deux réservoirs extérieurs ne transférait pas. Pour les exercices, pas de problème, car on pouvait bien s'en passer. Mais pour revenir en fin de semaine, il y avait deux solutions : soit laisser cet appareil sur place avec quelques mécaniciens en attente des pièces à remplacer, soit prendre le risque de rentrer comme ça, sachant qu'avec les réservoirs internes, normalement il y avait largement assez de pétrole pour rentrer à notre base. En accord avec le Chef Pilote, le Capitaine Préville, nous avons opté pour la

deuxième solution.

Comme à l'aller, en tant que mécanicien, j'étais en place arrière. Le Capitaine Préville était devant, en place pilote. En bout de piste, nous avons dû attendre longtemps avant d'avoir l'autorisation de décoller : et moi déjà je m'inquiétais pour le carburant consommé pour rien en attente. Un autre Mirage III B était juste derrière nous (A/C Etchéto plus un mécanicien). Aussitôt après le décollage, un autre problème grave : panne radio totale... Circonstances aggravantes : il y avait une couverture nuageuse sur tout le Nord de la France. Seule solution : prendre de l'altitude, car il y avait des montagnes partout. Au bout de quelques minutes, nous nous étions retrouvés au dessus de la couche, avec un soleil éblouissant à l'horizon. Mais nous ne savions plus très bien où nous étions, ni donc quel cap prendre pour avancer vers notre destination : cap à l'ouest seulement.

A cette époque il n'y avait pas de Radar de bord, pas de GPS, pas de Centrale gyroscopique.

Et dans de telles circonstances, seules les informations Radio en provenance des opérateurs de circulation aériennes, en se basant sur notre position suivie par un Radar-sol pouvaient nous guider. Mais sans radio, impossible de recevoir leurs directives. On ne savait donc plus quoi faire. Moi j'avais l'œil rivé sur la jauge de carburant. Le Capitaine Préville s'énervait : l'interphone nous permettait de communiquer entre nous. Il se demandait comment sortir de ce piège : faire des triangles dans le ciel pour signaler notre position de détresse majeure. C'est à ce moment là que j'ai commencé à penser que ça pouvait tourner mal. Plus que 15 minutes de carburant et toujours perdus au dessus des Vosges. J'ai pensé à ma famille, à mes enfants, à ma vie suspendue à un mince fil...d'espoir. Je m'étais préparé à l'éjection avec mon siège éjectable : j'avais tâté à la main toutes les manettes qu'il fallait connaître...J'étais prêt...et au cas où l'éjection se passerait bien, il fallait encore penser à l'arrivée au sol ou dans l'eau ...: Au dessus des Vosges, il y a beaucoup de lacs (ex Gérardmer etc...). En Mars, la température de l'eau est basse...

L'opérateur Radar qui suivait notre trajectoire a finalement compris qu'il fallait agir vite, et a indiqué notre position au 2ème avion (A/C Etchéto qui se demandait où nous étions passés...). Enfin après de longues minutes d'attente, d'un seul coup, j'ai vu à ma gauche, tout près, l'avion Mirage III B envoyé pour nous guider. Quel bonheur ! Mais le suspens subsistait, car il nous restait presque plus de carburant. L'A/C Etchéto heureusement a pris l'initiative de passer au régime le plus économique possible et en faisant une descente longue vers le terrain le plus proche, tout en retraversant la couche de nuages

Toujours dans le coton, nous avons failli nous perdre au moment de la sortie du train d'atterrissage. En fait, l'A/C Etchéto avait sorti son train d'atterrissage sans pouvoir nous prévenir. Ceci l'avait momentanément freiné. Et nous sommes donc passés devant. Seule, la présence d'esprit extrêmement rapide du Cne Préville avait réussi à rétablir la situation : sortie du Train

d'atterrissage. Au bout de quelques secondes, à nouveau nous avons repris notre 2^{ème} position « aile dans aile », pour ne pas nous perdre de vue dans les nuages. Au bout d'un moment, sous la couche, nous avons commencé à voir le sol, et juste droit devant, il y avait une longue piste d'atterrissage, avec tout un dispositif de secours qui nous attendait : pompiers, ambulances etc...

Tous les autres avions en vol avaient été déroutés pour nous accorder la priorité d'atterrissage.

La jauge de carburant était à zéro. Curieusement dès le toucher des roues sur la piste, notre Radio s'était remise à fonctionner normalement.

On l'avait échappé belle ! Je n'oublierai jamais !

A/C Le NY

Le jour le plus long. anki 315

Ce soir du 25 juin 1968, le ciel était d'un bleu sans tache à Istres, un léger mistral rafraîchissait les ardeurs du soleil. Sur le parking commun de l'escadron de ravitaillement en vol ERV 4/93 et de l'escadron de bombardement 1/93, trois C135 attendaient, bien alignés. Pourtant une certaine agitation régnait autour de l'un d'eux.

On n'en finissait plus de remplir les réservoirs de ce gros gourmand. Il en fallait du kérosène car le vol allait être long et sans escale. La mission Y315 devait propulser l'équipage renforcé au dessus du Groënland et revenir au bercail dans la foulée.

39 ans après je lis sur mon carnet de services aériens, commandant de bord : **Capitaine ZINYS**. J'étais invité à bord comme contrôleur radio-radar. On ne sait jamais !!!...

Vers 19h30, mise en route des réacteurs sans problème, roulage jusqu'en bout de piste, alignement, petite attente. Tout le monde est tendu, compte tenu du volume de carburant que nous avons sous les pieds, plein 18 « ce qui doit correspondre à 180000 livres de pétrole, sans compter l'eau nécessaire au décollage.

La tour de contrôle donne l'autorisation de décoller, les manettes des gaz sont poussées au max, l'injection d'eau enclenchée, un bruit de fin du monde, le monstre commence à rouler, ça roule, ça roule, ça vibre, ça crache noir, la vitesse augmente, heureusement la piste est longue à Istres, j'entends dans le casque « esse oine » (S1) je ne savais pas trop de quoi il s'agissait plus tard j'ai su que c'était le point où il n'est plus question de pouvoir faire autre chose que de décoller, « quelques secondes après, rotation autrement dit décollage. Le sol s'éloigne petit à petit, puis le bruit infernal diminue brusquement (fin de l'injection d'eau). La montée s'effectue sans problèmes, c'était parti pour un vol de 12 heures. Nous longeons maintenant le littoral atlantique le soleil rayonne fort. Il est temps de mettre les boissons au frais. Un bon réfrigérateur cette porte de soute. En bas de la porte, pas de double cloison, de l'autre côté de la paroi de quelques millimètres une température de -50°C. Posée à cet endroit il fallait quelques minutes pour obtenir une boisson fraîche, à ne pas répéter. (on sentait même un petit coulis d'air en posant la main), dire qu'un avion est totalement étanche c'est utopique.

J'entends le navigateur vociférer contre le radar doppler, il ne fonctionne plus sur smooth, Cajat, il faut faire quelque chose! Mon Lieutenant c'est encore ce séquentiel timer qui est encrassé. Je vais donc jusqu'à l'armoire radio qui se trouvait entre la cabine de pilotage et la soute. Repérage de l'appareil, pas question de le démonter en vol, ce serait trop dangereux. Je

donne une petite tape du plat de la main sur le coffret noir, j'entends c'est bon! ça marche.

Il faut dire que ce problème n'a été résolu que lorsque les séquenceurs électromécaniques ont été remplacés par des séquenceurs électroniques, à thyristors, puis par des sheepsets ou microprocesseurs.

Nous longeons les côtes anglaises, puis passons au dessus d'îles, puis l'océan.

Il est bientôt minuit à ma montre, certains membres de l'équipage commencent à avoir faim. Je suis tout désigné avec le mécanicien navigant à préparer le repas. Tout était prévu, même les beefs à faire frire; Une petite cuisinière électrique était installée dans la soute, et cela marchait très bien. Certains personnels rencontrés récemment ne me croient pas, compte tenu de la puissance nécessaire. Pourtant cela fonctionnait, sans gêner les alternateurs.

Des couchettes étaient installées pour les plus fatigués. Avec cet avion tout était possible. Minuit le soleil était toujours là.

Un radio, demande le capitaine Zinys, écoutez la HF1, c'est inaudible. En effet le coupleur HF, qui se trouve en haut du plan fixe vertical devait avoir des faiblesses. Après quelques vérifications le problème ne pouvait être résolu, heureusement le BLU 2, fonctionnait correctement. Normalement il faudrait faire demi tour car la HF est le seul lien que nous pouvons avoir avec la civilisation sous ces latitudes clame le commandant de bord.

Finalement la décision est prise, on continue.

Bientôt, quelle merveille, l'océan gelé offrait des dessins d'un bleu transparent; Des plaques de glace à perte de vue. En effet s'il fallait se poser???

Après avoir pris un bon repas, une petite sieste réparatrice fait du bien.

Vers deux heures du matin on change de cap, c'est le retour, le soleil est toujours là et ne nous quittera pas.

Le retour à Istres s'effectue sans problème, vers 7h30 du matin la piste apparaît. Plus de 11h30 de vol.

Un membre de l'équipage dit. Je parie pour un touch and go! Ah non on en a assez!

Il y eut bien un ou deux touch and go, histoire de bien avoir l'avion en main.

Enfin on se pose.

Aujourd'hui je lis sur mon carnet de SA, 25/06/68; Y315, Cne ZINYS; nombre d'atterrissages: 2; durée: 11h40 dont 1h10 de nuit (nuit avec soleil) si l'on compte bien cela fait 36h voir plus de jour.

Qui dit mieux?

Denis

Cajat.