

Le mot du Président.

Un Noël, il y a 32 ans...

JE SUIS CAPITAINE DE SEMAINE SUR LA BA 106 DE BORDEAUX-MERIGNAC. LA JOURNEE DU 24 DECEMBRE S'ANNONCE CALME. EN CE SOIR DE VEILLEE DE NOËL, IL RESTE TRES PEU DE MONDE SUR LA BASE, JUSTE LE PERSONNEL DE SERVICE ET DE GARDE PLUS QUELQUES SOLDATS QUI NE SAVENT PAS OU ALLER. CELA FAIT UN EFFECTIF DE 150 PERSONNES SUR LES 2000 DU TEMPS NORMAL. LE REPAS EST SERVI AU MESS TROUPE POUR TOUS LES GRADES A PARTIR DE 19H.

AU MENU, DES HUITRES, DU FOIE GRAS, UN MORCEAU DE CANARD - LE BASSIN D'ARCACHON ET LES LANDES SONT TOUT PROCHES - FROMAGE ET, BIEN SUR, LA BUCHE DE NOËL AU CHOCOLAT.

VERS 19 H 30, REVENANT DE SON REPAS, MON ADJOINT, L'ADJUDANT DE DISCIPLINE, ME REMPLACE A LA SALLE DE SERVICE SITUÉE A L'ENTREE DE LA BASE. JE ME DIRIGE ALORS VERS LE MESS TROUPE ET ENTRE PAR LES CUISINES. JE SALUE LE CUISTOT ET SES HOMMES ET AVANT DE PASSER A TABLE, JE ME GLISSE DANS LA PIECE OU SONT RECUPERES LES PLATEAUX APRES LE REPAS, HISTOIRE DE VERIFIER QUE LE PAIN, SEUL PRODUIT EN LIBRE DISTRIBUTION, N'A PAS ETE GASPILLE PAR LES CONVIVES DE LA SOIREE.

UN JEUNE APPELE EST PRESENT. JE SENS QUE MON ARRIVEE LE MET MAL A L'AISE. SON REGARD ME FUIT ET RESTE PLONGE DANS LE FOND DE LA POUBELLE TOUTE PROCHE. JE CONSTATE QU'ELLE EST PLEINE D'HUITRES, PAS DE COQUILLES VIDES MAIS DE BELLES HUITRES NON OUVERTES. ET J'ENTENDS SA VOIX : « MON CAPITAINE, LES HUITRES N'ONT PAS ETE OUVERTES AUX CUISINES ET LES GARS N'ONT PAS DE COUTEAUX POUR LES OUVRIR ». L'ENTREE DU REPAS DE NOËL PARTAIT DIRECTEMENT A LA POUBELLE. AVANT DE RETOURNER EN PARLER AVEC LE CHEF DE LA CUISINE, JE DEMANDE AU JEUNE DE RECUPERER TOUTES LES HUITRES ET DE LES PASSER SOUS L'EAU.

L'ADJUDANT-CUISTOT ESSAYE DE ME DONNER QUELQUES EXPLICATIONS MAIS JE COMPRENDS ASSEZ VITE QU'IL N'A PAS VOULU « SE TAPER » L'OUVERTURE DES HUITRES. NOUS AVONS JOUE AU FOOT ENSEMBLE ET JE N'AI PAS ENVIE, EN CE SOIR DE NOËL, DE LUI REMONTER LES BRETelles DEVANT SON PERSONNEL. JE TROUVE ASSEZ VITE LA PARADE: JE LUI DONNE L'ORDRE DE RECUPERER TOUTES LES HUITRES NON OUVERTES ET DEMAIN MATIN, 25 DECEMBRE, DES 09H, JE SERAI AUX CUISINES POUR LUI DONNER UN COUP DE MAIN POUR OUVRIR LES HUITRES. IL LES RESERVIRA AU REPAS DE MIDI.

LE LENDEMAIN NOUS ETIONS 2 A OUVRIR UN monceau d'huîtres. Et elles furent dégustées.

C'était Noël 1974 et grâce aux huîtres, j'en garde le souvenir...iodé.

A CETTE EPOQUE, LES FRANÇAIS FAISAIENT LEUR SERVICE MILITAIRE ET L'ARMEE DE L'AIR N'AVAIT PAS REMPLACE SES CUISTOTS PAR DES SOCIETES DE SERVICE DE TYPE « SODEXO ». ET AUSSI, QUELQUEFOIS DANS L'ANNEE, LES HOMMES PROCHES DES AVIONS QUE NOUS ETIONS, DEVAIENT PARTICIPER A LA VIE COURANTE DE LEUR TERRAIN

D'AVIATION EN REDEVENANT « MILITAIRE DE BASE ». CELA, C'EST AUSSI UNE PARTIE DE NOTRE MEMOIRE.

AVANT DE PASSER DE L'AUTRE COTE DE CE 31 DECEMBRE 2006, JE NE RESISTE PAS AU PLAISIR DE PARTAGER AVEC VOUS 2 LETTRES QUE J'AI REÇUES CETTE ANNEE. JE VOUS LES PROPOSE ANONYMES.

D'abord celle d'un de nos Grands Chefs :

« ... Je garde, au-delà des autres épisodes de ma vie, avant et après mon passage aux FAS, un souvenir très précis des hommes que ce passage m'a permis de connaître, et que j'ai eu l'honneur de commander.

Tous, équipages et mécaniciens, étaient à mes yeux, des personnages d'exception littéralement pétris de l'importance de leur mission au service du pays. C'est pourquoi, j'ai ressenti, en quittant les FAS, non seulement le regret de quitter un monde porté par des hommes unis par une foi exceptionnelle dans leur mission, mais aussi le regret de ne pouvoir espérer commander des hommes de cette qualité. Et d'ailleurs, la suite m'a montré que ce regret n'était pas sans fondement... »

Puis celle d'un d'entre nous, un des « hommes ordinaires » des FAS :

« Engagé en Septembre 1959, j'ai suivi le parcours classique : l'école de Nîmes et celle de Rochefort sur Mer. Une fois breveté j'ai été affecté pendant deux années à l'annexe du Centre d'Essai en Vol à Cazaux comme mécanicien avion.

Ma qualification comme Mécanicien d'équipage s'est effectuée au C.E.A.M de Mont de Marsan en 1963 sur Noratlas, puis affecté au C.I.E.E.S. à Colomb Béchard sur C- 47, j'ai rejoint le C.O.T.A.M. sur H-34 à Villacoublay au début de 1966.

Ayant hâte de quitter les « ventilateurs », j'ai saisi l'opportunité d'intégrer les F.A.S. en Avril 1967. Après le stage d'anglais j'ai rejoint Istres pour une qualification comme O.R.V dans l'équipage N° 32 (si ma mémoire est fidèle) dont le pilote en transformation de commandant d'avion était le Cne Bugué.

Affecté à Avord en Février 1968 à l'escadron 4/94 jusqu'à Septembre 1974, je totalise 2500 heures et 1000 ravitaillements sur C 135 F. J'avoue avoir toujours la nostalgie de cette période pendant laquelle j'ai vécu la solidarité totale entre les escadrons de Mirages IV et C 135 F dans le cadre de la mission commune.

Au sein du 4/94, l'osmose entre les membres d'équipages issus de milieux différents était exemplaire,

je n'ai jamais ressenti de manifestation de supériorité de la part des officiers que j'ai côtoyés. Les mécaniciens étaient bien sûr intégrés et indispensables dans le groupe d'hommes qui constituait l'escadron.

Assez d'évocations de bons souvenirs, le meilleur moyen de les revivre étant de les partager...

Ces deux lettres n'étaient pas uniquement adressées au Président. Elles s'adressaient à nous tous, chefs, pas chefs, petits chefs, sous-chefs, à nous les anciens, sans oublier le personnel actuellement en charge de la Force de Frappe, ceux des escadrons de combat du DAUPHINE, du LAFAYETTE, du LIMOUSIN et du BRETAGNE.

Que tous y sentent souffler l'esprit des aviateurs de la Guerre Froide.

Jacques Pensec

Souvenirs d'un mécano MIRAGE IV.

CPH 1 : modification de la lyre de retour de la pompe « SOM ».

une panne en apparence simple mais aux effets très gênants : « la tuyauterie de retour de surpression cède sous les coups de béliers, arrose l'intérieur du CPH, souille le sol », ça n'a rien de sympathique surtout quand cela se répète souvent. Une modification s'impose. Oui, mais laquelle ? En premier lieu, je modifie la lyre en y ajoutant une boucle de dilatation. C'est un peu mieux mais la panne récidive. A l'atelier servitudes dont je suis responsable, on éprouve les tuyauteries de train MIR IV afin de réformer celles qui suintent. Or, il s'avère que les raccords de la pompe « SOM » sont identiques à ceux des tuyauteries de MIR IV. Je procède aux essais avec une de ces tuyauteries. La panne est réparée et de plus de manière économique.

CPH 1 : modification-échange du moteur thermique par un moteur électrique.

A la demande du Cdt LE DELEY qui me dit : « TORRA, il faudrait étudier le remplacement du moteur Chabay, 100cv, par un moteur électrique équivalent. Motif : pollution atmosphérique et sonore du hangar. Cela ne s'est pas fait d'un coup de baguette magique : choix du moteur, la mise en place, la transmission, la commande électrique... Après quelques études avec le Commandant, la décision est enfin prise. « Allez-y TORRA ». Je me suis attelé à la tâche, accompagné de Mr GANELON (TEF), du sergent RIDOU (56) et du sergent-chef BLAMPAIN (54). La modification fut effectuée et réussie...et d'autres ont suivi.

REPLISSAGE ET DEGAZAGE D'UN MIR IV.

Au début, les dégazages duraient très tard le soir. Cela se répétait souvent et à force de rester devant le CRD 1 à vérifier plusieurs fois l'enfoncement de la bâche, attendre un résultat long à venir, j'ai finalement eu l'idée de procéder autrement que ce que prévoyait la N.T... Le résultat ne s'est pas fait attendre. Méthode (bis) : procéder au remplissage et en même temps mettre le tout sous vide contrôlé. Après quelques réticences, j'ai fourni la méthode à l'assistance technique A.M.D. Moralité : parfois, il faut désobéir un peu.

Modification du CRD 1 : Autre échange du moteur thermique par un moteur électrique..

Le moteur Briban-monocylindre est très bruyant et polluant. La modification a été très simple et peu onéreuse. Le moteur électrique a été récupéré sur un matériel réformé. L'implantation se fit sans aucune difficulté. Opérateurs : Mr GANELON, sergent MAILLARD et adjudant-chef TORRA.. Plusieurs groupes ont été modifiés.

Levage d'un MIR IV accidenté, juin 1970 Istres.

J'ai levé un MIR IV par les points de fixation des bidons sans autorisation officielle. Après mûres réflexions et informations techniques auprès d'AMD, j'ai pensé que lever un MIR IV par les points de fixation des bidons était moins dangereux que de procéder par les matelas gonflables Aérazur. (exemple : Creil). C'est donc ce que nous avons fait en tant qu'équipe de dépannage. Ce procédé n'a jamais reçu d'agrément !! Mais cela a réussi..... dans l'intérêt de mon travail.

François TORRA

Recommandations du Président pour 2007 :

- que la vie vous garde de trop d'ennuis,
- évitez d'ouvrir la porte aux charlatans et aux empêcheurs d'être heureux,
- fréquentez des amis et des ennemis qui ont le sourire aux lèvres,
- prenez vos dispositions pour avoir toujours du soleil dans les yeux.

**A tous, à ceux qui vont bien, à ceux qui sont dans les difficultés, l'équipe de l'ANFAS
- les membres du conseil et du bureau -**

**PENSE A CHACUN DE VOUS ET VOUS OFFRE SES VOEUX
AERONAUTIQUES LES PLUS CHALEUREUX.**

Jacques Pensec