

L'équipe de rédaction : C.Auzépy-10 rue Sully-78180 MONTIGNY - [christian.auzey@wanadoo.fr](mailto:christian.auzey@wanadoo.fr)  
Site anfas : <http://anfas.free.fr>

## Le mot du président

Depuis mon jardin, j'observe mon ami le goéland. Sans battements perceptibles d'ailes, il glisse sur les rayons du soleil. Dos aux dernières lueurs, il rejoint pour la nuit l'îlot où l'attendent les membres de son clan. Comme dans le film « Jonathan Livingston », tiré du livre de Richard Bach, il sera accueilli par un étourdissant tintamare.

J'ai toujours été attiré par ces majestueux oiseaux. En vol groupé ou seul, quelquefois se poursuivant dans une ascendance, ils se jouent de la 3ème dimension.

Certains soirs, je rejoins celui qui me paraît le plus élégant en vol. Je prends la patrouille et aile dans aile, nous volons. Depuis mes premiers vols dans l'armée de l'air, je connais, vu du ciel, mon petit coin de terre-mer et je ne suis pas dépaycé depuis mes 50 pieds de hauteur. Le phare des Moutons, l'entrée de la rivière de l'Odet, le menhir qui a le pied dans l'eau à marée haute, sont des images de ma mémoire aérienne. Et tout est toujours précis quand je rejoins mon élégant goéland du soir pour une navigation au crépuscule.

Lorsque je suis en forme et que le vol est agréable, je laisse la nuit m'envelopper. Je me retrouve seul. Le noir est partout et, en bas, les lumières de la vie des autres me confirment que je suis en vol.

Alors d'autres amis de Jonathan me rejoignent, des amis purs comme la lumière des étoiles et dont l'aura est douce et amicale.

Nous échangeons nos expériences du vol. Je leur décris quelques vols particuliers, ceux qui me reviennent le plus souvent en mémoire comme ce vol en patrouille avec le Concorde, ce supersonique de nuit, à 52 000 pieds, en Atlantique au large de Lorient, ce retour de nuit sur Orange par un temps exécration avec un « jeune » pilote de IV, ce tour de l'Ecosse un 24 décembre..... et je leur demande des nouvelles de ces copains qui volent au paradis des aviateurs et qui n'ont jamais quitté ma mémoire.

Pendant ces confidences, nous volons ailes dans ailes, ralentissant jusqu'à la limite de la perte de vitesse pour enchaîner sur un piqué à deux cents kilomètres à l'heure, suivi d'une

chandelle et d'un tonneau lent à la verticale....

Le vol en palier me ramène en douceur dans mon jardin.....

**Jacques Pensec**

## ALBION : les grands travaux

Les besoins de l'Armée de l'air pour créer le 1<sup>er</sup> GMS ne sont pas des moindres. Il s'agit en effet de réaliser les installations nécessaires à la composante SSBS : zones de lancement (ZL), postes de conduite de tir (PCT 1 et 2), sites de transmission VESTALE, base support.

L'ampleur des travaux effectués pour construire les installations opérationnelles est dictée par les principes même de l'emploi de la force de dissuasion, c'est-à-dire la possibilité de frappe en second après une agression nucléaire. En effet, toutes les installations opérationnelles doivent pouvoir résister à une explosion atomique à proximité et être toujours en état de fonctionnement. Cette notion de capacité de riposte de la force SSBS dimensionne les cubages de béton, les tonnes de ferrailage et de blindage nécessaires à la réalisation de ces installations. A cela s'ajoute un ensemble d'infrastructure qu'il faut entièrement créer ou renforcer. Sont ainsi entrepris la réfection du réseau routier, l'accroissement du réseau électrique et l'extension du réseau de télécommunication existant parallèlement à la création de nouveaux réseaux.

Au-delà, un problème majeur se pose, qui pourtant paraît aujourd'hui anodin : la réalisation des travaux d'adduction d'eau pour les besoins de la base, le plateau étant pratiquement dépourvu de ressources en eau à certaines périodes de l'année.

Il faut enfin bâtir un nombre suffisant de logements capables d'héberger les 700 à 800 familles prévues initialement ; construire des écoles primaires, celles d'Apt se révélant insuffisantes pour accueillir l'ensemble des enfants de cette nouvelle population ; créer un centre d'accueil ainsi qu'un Cercle mixte pour l'hébergement des militaires en transit.

Le choix des terrains susceptibles de devenir zone de lancement, tout comme l'aménagement des sites ne se font pas sans difficultés.

Parmi les ingénieurs qui vécurent l'épopée de l'implantation du plateau, François CALAQUE (qui deviendra Directeur des lanceurs à l'Aérospatiale) raconte comment il a arpenté des kilomètres, avant de choisir les sites appropriés.

« Je me rappelle avoir reçu un ordre de mission en juillet 1965 pour quinze jours avec

« Les sentinelles de la paix ».

l'annotation : destination inconnue. L'annonce du choix du site n'avait pas été faite, car nous avons souhaité une grande discrétion afin d'éviter la spéculation foncière. En plus, il fallait repérer des zones qui pouvaient abriter des silos : des plateformes naturelles accessibles de cent mètres de côté. Bien entendu il n'y avait pas encore de route. Notre prospection du sol comprenait des sondages sismiques et des études de la circulation des eaux souterraines. Une fois les choix faits, il a fallu chercher les propriétaires. Le cadastre de la région datait de Napoléon III. En fait, nous avons eu plus de difficulté à trouver les propriétaires de terrains qu'à les convaincre de les vendre. Parfois, pour vendre plus cher une parcelle, un paysan prétendait que ses chênes étaient des truffiers. D'autres, comme le rapporte le Général BENOIT, s'obstinaient à ne vouloir parler que provençal obligeant à recourir à un interprète.... Mais en général, les habitants du plateau se réjouissaient de notre arrivée car nous leur apportions toute la viabilisation....

Tout était à faire. Sous l'autorité de la Direction Technique des Engins, de la Délégation Générale de l'Armement, la SEREB jouait le rôle de chef d'orchestre pour des dizaines d'entreprises de toutes natures, rédigeant les spécifications et coordonnant les travaux auprès des services officiels compétents : Directions Départementales de l'Équipement, Électricité de France, Poste et Télécommunications, Direction du Génie etc...La réunion hebdomadaire entre ces derniers et la Direction Technique des Engins avait lieu dans la salle de cinéma locale, faute de salle de conférence.

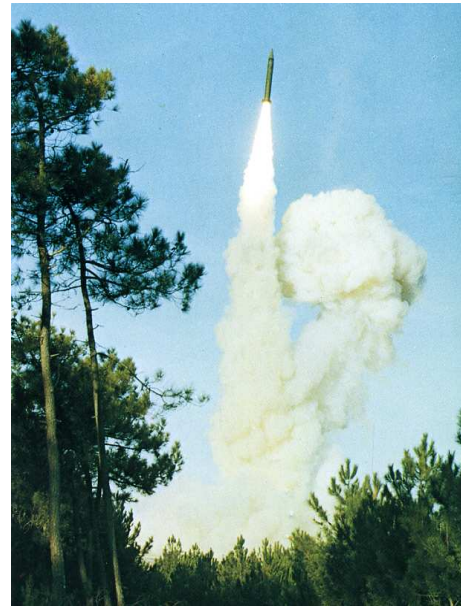
C'était une course contre la montre et nous avons réussi parce que nous avons travaillé en petites équipes très efficaces et motivées. Mais nous avons rencontré d'énormes problèmes. Parfois en creusant, nous tombions sur d'immenses avens qu'il fallait combler...et recommencer ailleurs.

Le plateau est sec et chaud en été, mais en hiver il tombe parfois des trombes d'eau ou un mètre de neige. L'eau ne s'évacue pas dans ce terrain rocheux et nous avons souvent dû pomper des inondations dans le désert ! »

*Tout cela constitue immanquablement une période d'intense activité commerciale et financière dans cette région de Provence. Cependant, au jour de la décision d'implanter les missiles sur le plateau, les populations des villages concernés par la construction, par peur ou par manque d'informations, ne furent pas sans protester.*

*La presse de l'époque fut assez critique dans son ensemble voire carrément hostile. Et ce n'est pas le moindre des paradoxes que de lire, 30 ans après, les mêmes journaux tout aussi hostiles....au démantèlement du 1<sup>er</sup> GMS.*

Extrait du livre d'Alexandre Paringaux :



**Tir d'un missile « S2 »  
au Centre d'Essais des Landes.**

**47<sup>ème</sup> salon  
de l'aéronautique et de l'espace.  
MUSEE de l'AIR et de l'ESPACE du BOURGET**

**Dimanche 24 juin : messe à 09 H 45 dans le hall de  
la Cocarde, à l'intention de tous les membres de la famille  
aéronautique et spatiale et de toutes les victimes des  
accidents aériens et spatiaux.**

**La messe sera radiodiffusée sur France-Culture.**

( communiqué transmis par l'Association Notre Dame des Ailes  
351 rue Lecourbe 75015 Paris - contact Gal NIOLLET Michel  
)