

Le mot du Président.

Le N°1 des ANFAS Contact vous a été expédié au mois de mars 1999. Aujourd'hui, vous recevez le n°50. C'est toujours le même format : A4, recto verso, idéal pour une lecture rapide, que ce soit par le personnel en activité ou pour des retraités, hyperactifs ou tranquilles. L'équipe de rédaction sait que sa feuille est lue partout où elle atterrit. Alors, pour votre plaisir et pour le sien, elle continue.

Les membres du bureau se sont éparpillés au cours de ce mois de mai. Le vice-président, le Gal BROUSSAUD, accompagné de 2 membres du conseil, a assisté, au Bourget, à l'assemblée générale des « anciens de l'EB 2/92 », nom de tradition « AQUITAINE ». C'était autour d'un B26 Marauder, restauré par cette association, après celle du VAUTOUR II B.

Votre président et votre secrétaire, le Gal AUZEPY, ont participé à celle des GROUPEs LOURDS, ceux des HALIFAX, squadron 346 et 347 dans la RAF et aux noms de tradition « GUYENNE » et « AQUITAINE ». Nous avons terminé la réunion par une cérémonie au monument que cette association a érigé face à la mer, face à l'Angleterre, dans le joli petit port de Grandcamp Maisy sur la Manche, lieu de leur attaque le jour J. De 1944 à 1945 : « UN SUR DEUX PERIT ».

Des décisions importantes ont été votées au cours de ces réunions: nous vous transmettrons l'essentiel à Saint-Christol.

Notre livre « L'Histoire des F.A.S. » en est au chapitre 4; nous suivons l'auteur de près et la chronologie prévue est respectée. Nous attendons la suite et vos... souscriptions à 34€. Nous comptons sur vous.

La vente du livre, « La guerre électronique sur MIRAGE IV », écrite par 16 auteurs civils et militaires de l'association GUERRELEC, a permis à Bernard AGNARD, président de l'association et membre de l'ANFAS, d'offrir un chèque de 1342€ aux Ailes Brisées.

C'était un avion très en avance sur son temps, notre MIRAGE IV. Accompagné des C 135 FR et des fusées du Plateau d'ALBION, il a été l'âme de notre armée de l'air pendant plus de 40 ans. Nous, nous le savons et c'est à nous de le dire et de l'écrire. Sa mission est poursuivie par les MIRAGE 2000N d'Istres et de Luxeuil : les escadrons de combat « LAFAYETTE » « LIMOUSIN » « DAUPHINE ».

Le 21 septembre, nous nous retrouverons au quartier Maréchal KOENIG à Saint-Christol. Après Mont-de-Marsan pour le Mirage IV en 2005, Istres en 2006 pour le C135 FR, nous serons avec les femmes et les hommes des SSBS en 2007. Revenir sur les pas de sa vie professionnelle est

toujours une opération délicate : ou bien nous prenons conscience de notre âge ou bien nous trouvons un nouveau regain de jeunesse. A vous de choisir. Mais pour cela, soyez présents.

16 septembre 1996 : fin de l'alerte opérationnelle,

21 septembre 2007 : AG de l'ANFAS.

Il était temps d'y aller..

Jacques PENSEC

ALBION : Les interventions.

L'atelier « Vestale » était responsable de l'entretien, de la remise en état et du maintien en condition opérationnelle du réseau de transmission du même nom.

Le réseau « Vestale » était spécifique du système SSBS et utilisait des liaisons troposphériques puis hertziennes reliant les COFAS aux récepteurs situés à la verticale de chaque PCT, V1 et V2, par l'intermédiaire des relais T1 et T2, situés sur le célèbre Mont Ventoux. Ces installations protégées et durcies étaient capables de résister aux effets d'une explosion nucléaire. Le matériel spécifique utilisé était servi par des systèmes d'alimentations électriques, de climatisations, de détections et d'extinctions incendies, de sécurités et de surveillances à distance.

Le problème majeur résidait dans le fait que les deux principaux sites de réception (T1 et T2), étaient situés respectivement à 1.500 et 1.830 mètres d'altitude.

A cet endroit, la vitesse du vent dépasse 80 km/h pratiquement 240 jours par an. Un record à 322 km/h a même été atteint en 1967. Durant l'hiver, il neige environ 15 jours par mois. A cause du vent et des températures qui atteignent régulièrement les -30°C, les fortes chutes de neige forment des congères de plusieurs mètres de hauteur qui ne dégèleront pas de novembre à mars. Cet environnement climatique particulier transformait parfois une simple intervention hivernale en expédition digne des plus audacieux aventuriers. Nous avons d'ailleurs, quelquesfois, des difficultés à faire comprendre que les trajets sur ces sites étaient si longs alors que quelques mille mètres plus bas le soleil brillait sur la Provence.

Ce lundi matin de février, un entretien était prévu sur le relais T2 pour une durée de trois jours. Il était 08h15, le chef de site et les mécaniciens s'activaient et supervisaient les derniers préparatifs avant le départ. Le temps était au beau fixe, mais il avait neigé le week-end précédent. Aussi, on porta une attention toute particulière aux équipements de temps froid (chaînes, pelles, produit dégivrant, vêtements adaptés...). Chaque véhicule était équipé d'un

lot de survie comprenant des crampons, un piolet, une corde d'alpiniste, une cordelette d'avalanche et des rations de combat. Il fallait tout prévoir. Le trajet s'effectua en convoi. Rendez-vous fut fixé avec la fraise à neige de la DDE à 09h30 au chalet Reynard, à mi pente du Mont Ventoux. Après avoir perçu au mess les repas pour trois jours le chef de site et toute l'équipe (2 hertziens, 2 électriciens, 2 mécaniciens et le personnel de l'escadron de protection), soit quatre véhicules, se rendirent à l'entrée base d'où le départ en convoi eu lieu comme prévu à 08h45. Là, un chasse neige de l'équipe de déneigement de la B.A. 200 nous attendait pour ouvrir la route jusqu'au chalet Reynard. La montée jusqu'au deuxième point de rendez-vous se fit pratiquement sans grande difficulté, mis à part quelques glissades qui confirmaient la nécessité d'équiper les véhicules avec des chaînes pour atteindre le sommet.

A notre arrivée au chalet, les véhicules furent équipés. Cette opération, qui peut paraître banale, fut rendue difficile par un vent très fort qui faisait chuter la température. Nous nous trouvions à 1.400 mètres d'altitude, et la pose de chaînes avec des gants était pratiquement impossible ; nous devions nous réchauffer régulièrement à l'intérieur des véhicules.

L'opération de chaînage des quatre véhicules terminée, s'était détachée. Il fallut arrêter le convoi pour la remettre en place. Ce n'était pas une mince affaire, l'endroit était très pentu et la neige dissimulait une épaisse couche de glace. Il était impossible de se maintenir debout sans avoir certaines notions de patinage artistique. Un mécanicien dut se la fraise de la DDE en place, l'ascension finale pouvait débuter. Il ne restait que 6 km à parcourir, ce n'était pas les plus faciles. Nous nous attaquions alors à la partie la plus désertique du Mont Ventoux : sans arbres ni végétation ; uniquement des cailloux. D'un côté, les congères et de l'autre le ravin. La fraise à neige nous précédait et nous la suivions de très près. Ne pas se laisser distancer, car à cause du vent très violent, les congères se reformaient presque instantanément. Le véhicule du chef de site était équipé d'une radio permettant de communiquer directement avec le pilote de la fraise. En cas de problème, inutile de klaxonner, car le bruit de la fraise qui projetait la neige 30 mètres plus bas, couvrait nos appels. A mi parcours, la radio fut utilisée car une chaîne de l'un des véhicules s'était détachée. Il fallut arrêter le convoi pour la remettre en place. Ce n'était pas une mince affaire, l'endroit était très pentu et la neige dissimulait une épaisse couche de glace. Il était impossible de se maintenir debout sans avoir certaines notions de patinage artistique. Un mécanicien du se coucher sous le véhicule, assuré par un autre qui se tenait lui-même au véhicule pour ne pas glisser vers la pente et vers le ravin.

Nous arrivâmes enfin vers l'entrée du site. Il était 11h00 du matin. Soit deux heures et demie pour parcourir 26 km ! Les deux portails qui interdisaient l'entrée ainsi que les deux clôtures étaient complètement ensevelis sous les congères. Pour permettre à la fraise de pénétrer sur le site et pour déneiger la plate-forme, c'est à la pelle à neige et à la pioche que nous avons dégagé les ouvertures. Le vent était si violent et la température si basse que nous fûmes obligés de nous relayer. Après une heure et demie de

travail épuisant, on atteignit enfin le bâtiment de gardiennage du site.

Tandis que nous nous restaurions, la base fut informée de notre arrivée. L'après-midi se déroula normalement en effectuant le travail technique requis. Le soir, les véhicules furent garés tant bien que mal, à l'abri du vent derrière le bâtiment.

La journée du lendemain fut consacrée à la poursuite du travail sous une tempête de vent et de neige digne des romans de Frison-Roche. Le ciel s'étant dégagé en fin de journée, la nuit qui suivit fut d'une rigueur extrême. Le lendemain matin, nous constatâmes que le vent avait recréé les congères que nous avions eu tant de mal à dégager le premier jour. Nous étions enfermés à l'intérieur du site : impossible d'utiliser nos pelles et nos pioches ! Nous franchîmes, à l'aide des congères, les grillages pour tenter de dégager le portail afin que la fraise vienne nous « libérer ». Malheureusement, les essais s'avèrent infructueux : la neige était trop dure. Nous étions vraiment prisonniers : impossible de revenir à la base. Après compte-rendu, il fut décidé que l'entrée serait dégagée le lendemain à l'aide d'un engin de chantier. Nous venions de gagner une nuit à la montagne ! Le lendemain, après trois heures de travail, la zone fut dégagée. Nous pouvions enfin rentrer à la base.

Mais après trois nuits passées à l'extérieur, nous avons constaté que le moteur d'un véhicule était transformé en un énorme bloc de glace. Impossible de le démarrer ou de le dégager, il demeura sur place.

On nous informa beaucoup plus tard que ce véhicule ne fut évacué qu'au mois de mai suivant !

Adjudant Jean ALBERTY

Extrait du livre d'Alexandre Paringaux :

« Les sentinelles de la paix ».

**Rendez-vous le 21 septembre 2007 à ALBION
ème
Pour le 10 anniversaire de sa fermeture.**