

L'équipe de rédaction : C.Auzépy-10 rue Sully-78180 MONTIGNY -
Site anfas : <http://anfas.free.fr>

christian.auzey@wanadoo.fr

Le mot du Président.

Ce 22 décembre, la terre n'a pas pris la tangente... Au passage du solstice d'hiver, notre planète n'a pas osé prendre sa liberté et aller voguer au gré des forces de gravité dans l'infini de notre galaxie, la Voie Lactée. Sagement, elle revient vers son étoile, notre Soleil, en suivant une orbite elliptique à la vitesse de 107 500 km par heure. Ce qui nous indique que - comme les années précédentes - chacun de nous comptera, dans les 365 jours de 2008, un an de plus à son compteur personnel. Nous n'y sommes pas pour grand chose mais quand même, bravo à chacun.

Je souhaite que ce nouveau trajet sur l'écliptique et vers le prochain solstice de décembre 2008 soit, pour chacun de vous, un vol sans turbulences, même par ciel clair.

Rappelons-nous aussi que notre planète tourne autour de son axe et qu'à la latitude 45° nord, celle de Bordeaux-Mérignac, notre vitesse de rotation est de 834 km/heure.

Devant un ciel étoilé et avec ces chiffres en mémoire, j'ai deux réactions :

- je suis bien dans ma peau d'humain volant dans la galaxie et j'admire.

- je me glisse sous le premier galet venu pour dissimuler mon existence à cette immensité sidérale.

En ce début d'année, je ne vous laisse pas le choix. Je vous invite à admirer et à prendre notre envol pour rejoindre tous les aviateurs qui, depuis que notre aviation militaire existe - avec des uniformes étranges, au début - voguent sur toutes sortes d'astéroïdes et d'étoiles dans les confins de notre galaxie.

Pensez aussi à ceux qui nous ont quittés : Caroline, Emmanuel, deux jeunes, commandant, capitaine, qui ont brûlé leurs ailes récemment, auxquels je vous propose d'associer Robert Nicaise, ancien, colonel, qui avait traversé les cieux diabolisés de l'Europe de 1939 à 1945 et continué en Asie. Cette femme et ces deux

hommes étaient épris d'un même solide idéal de liberté.

Pensez aussi à ceux qui entouraient les avions, ceux qui avaient les mains dans le cambouis des moteurs, ces hommes de l'ombre qui restaient sur les parking pour que d'autres partent en vol. Leurs noms ne sont pas toujours arrivés jusqu'à nous; ils étaient là aussi parce que le mot « liberté » avait un sens pour eux.

Soyez rassurés, je vous le confirme : ils sont tous ensemble et heureux dans leur nouveau domaine de vol, accompagnés par ces milliards étoiles qui brillent au-dessus de nos têtes.

Ayez aussi une pensée pour le général Philippe Maurin, « Calumet 00 », actuellement hospitalisé aux Invalides. Je sais que vous êtes nombreux à avoir beaucoup de sympathie pour notre premier commandant FAS.

Jacques Pensec.

PS : si certains trouvent que mes calculs de vitesse sont trop différents de la vérité, je suis prêt à les rectifier...

ALBION

Journée d'un chef de site.

Chaque journée de travail d'un chef de site était une journée hors standard. Si le programme et les horaires étaient théoriquement bien définis, la réalité de la tâche à accomplir dépendait essentiellement de la disponibilité opérationnelle qu'il était impératif de maintenir à son niveau maximum.

L'activité débutait à 8 heures avec le passage rituel en salle d'alerte de l'escadron de soutien technique spécialisé (ESTS) 15.095 afin d'assister à la « SIT.OUV » (SITUation OUVrage). Cette « messe » quotidienne permettait la mise au point des événements de la veille afin de mieux préparer ceux du jour. Un plan de charge comprenant les entretiens programmés auxquels s'ajoutaient des dépannages complémentaires éventuels était établi. Nous devions ensuite réunir l'équipe d'intervention dont le nombre et la composition dépendait du travail à effectuer : électriciens, électroniciens, mécaniciens de servitudes... Certaines opérations de maintenance, comme le retrait d'une partie haute, nécessitait d'autres équipes comprenant des spécialistes du DAMS, de la sécurité nucléaire, des pompiers, ainsi qu'une couverture

aérienne par hélicoptère pour le suivi et la sécurité du convoi. Le travail organisé, le personnel, l'outillage et la documentation étant rassemblés, le départ vers la zone de lancement concernée était déclenché.

Devançant notre arrivée, une équipe de protection des fusiliers commandos de l'air avait procédé à l'ouverture de la zone, la mise sur arrêt du système de détection périphérique et des électrificateurs ; le gardiennage du site était mis en place. Après contrôle, nous étions autorisés à pénétrer en zone rouge. A partir de cet instant, une seule règle prévalait : « la sécurité et uniquement la sécurité ». Les opérations d'ouverture de silo nécessitaient l'autorisation des officiers de tir du PCT et la présence des gendarmes du contrôle gouvernemental qui détenaient les combinaisons d'accès.

Le silo étant placé en condition de sécurité (pyrotechnique, incendie), le travail pouvait commencer rythmé par la lecture des différentes listes d'opérations :

- « dévisser la face avant de la baie X »
- « débrancher le câble d'alimentation Y »
- « contrôler l'apparition du voyant Z ».

L'improvisation n'avait pas sa place dans le système d'armes, la sécurité nucléaire imposait que tout ce qui n'était pas écrit fût interdit. Cependant, il nous arrivait parfois d'être confronté à une configuration imprévue. Si tel était le cas, l'intervention était arrêtée et après compte rendu en salle d'alerte, une commission réunissant d'urgence les spécialistes militaires et la maîtrise d'œuvre industrielle, décidait des mesures palliatives nécessaires. L'attente en ZL commençait et pouvait se prolonger plusieurs heures en fonction du problème soulevé. C'est pourquoi, si sur la base le départ du personnel non astreint se faisait à 17 heures, les horaires des équipes d'alerte étaient totalement aléatoires et pouvaient se terminer tard dans la nuit ou tôt le matin. A l'issue de l'intervention, après validation du dépannage, il nous restait à fermer la zone, la rendre à la surveillance opérationnelle des officiers de tir et à réactiver les systèmes passifs de protection. De retour sur la base, une autre intervention sur un autre site pouvait être déclenchée.

C'est ainsi que se déroulaient les journées des chefs de site et des équipes de mécaniciens d'alerte qui, grâce à leur compétence et leur rigueur professionnelle surent maintenir durant 25 ans un taux de disponibilité du système d'armes proche des 100%.

La même rigueur et le même professionnalisme s'appliquèrent lors des opérations de démantèlement de la Force en garantissant une totale sécurité.

ADC Jean-Claude BORG

Extrait du livre d'Alexandre Paringaux « les sentinelles de la paix ».



**BONNE et HEUREUSE ANNEE
à vous tous et à vos familles**

