

ANFAS Contact

N°58- décembre 2008

ANFAS-BRP/FAS-BA 921-95155 TAVERNY.

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.

Le 3 juin 1975, le chef des OPS du CIFAS 328 m'a inscrit sur les ordres de vol. La mission : C0553, avion n°46. C'est le lâcher d'un pilote sur Mirage IV. Ce pilote n'est pas à proprement parler un jeunot. Il a un certain nombre d'heures de vol sur réacteur et, qui plus est, sur biréacteur. Mais un avion de 27 tonnes se respecte et cette première mission se prépare mieux qu'une autre.

La météo est favorable. Le vent est dans l'axe pour 10 kt. « PC gauche, PC droite, T4 OK ».

Assis dans le siège éjectable, en place arrière, je repense au briefing de hier après-midi au cours duquel nous avons préparé ce premier vol en présence de son « parrain » pilote. Chaque détail, chaque point particulier, chaque possible incident mineur ou important ont été passés à la moulinette des questions-réponses-réflexes.

« Top décollage ». Le pilote lâche les freins, met les manettes des PC plein avant. J'ai déclenché mon chrono. « T4 OK » « 13secondes » « 100 kt » « 180 kt, roulette ». Le Mirage IV obéit : il vole. Les FAS ont un nouveau pilote à leur tableau d'effectif.

« Rampeau 18, après décollage, virage par la droite, en montée vers Delta, passons le niveau 50. » La voix du pilote est calme, je le sens bien dans sa peau. Pendant la montée, il va faire le tour de sa cabine et se familiariser avec les instruments. Dans 50 minutes, nous nous présenterons pour deux exercices d'atterrissage avant de toucher des roues au troisième.

Je suis navigateur sur IV depuis mai 68. J'ai une énorme confiance dans tous les pilotes avec qui j'ai volé. Je leur ai confié mon existence dans certaines phases de vol : décollage à la limite des perfos ou l'atterrissage avec terrain « rougissant » et fortes rafales de vent. Et chacun d'eux m'a confié la sienne dans certaines phases de la mission comme cette basse altitude de nuit de 45 minutes à 300 mètres/sol, avec un badin de 450 kts, et qui traverse le Massif Central par mauvaises conditions météo.

Cette confiance ne peut pas disparaître : elle est à jamais inscrite dans nos carnets de vol respectifs.

La page de l'année 2008 se tourne, bienvenue à la nouvelle page. En guise de cadeau de Noël, je vous offre le programme 2009 de l'ANFAS :

- en mars, à Saint-Dizier : renaissance du « Gascogne » avec sa nouvelle escadrille « Guyenne ».

- 2 juin, à GrandCamp-Maisy : les Groupes Lourds célèbrent l'anniversaire du débarquement.

- Au cours de l'été, chez les Légionnaires : inauguration de la salle-musée des SSBS.

- Début septembre, à Istres : inauguration de la stèle de l'équipage du C135F n° 473.

- Mi-octobre, à Istres : le « Limousin » est équipé de l'ASMP-A.

Et encore, l'AGO sur un terrain FAS, la sortie du livre sur les FAS parrainé par l'ANFAS et l'inauguration de l'exposition d'un Vautour et d'un Mirage IV dans le hall cocarde au musée du Bourget.

C'est un beau programme pour des personnes qui vont prendre une année de plus. Conservez des lignes blanches dans votre agenda pour que nous passions quelques bons moments ensemble.

Bonne année à chacun de vous ainsi qu'à ceux qui vous sont chers : Protégez-les bien.

Jacques PENSEC

**Le successeur du Mirage IV : le Mirage 2000N ?
Suite ANFAS 56**

Le Général Fleury nous a fait parvenir certaines précisions quant aux décisions de l'EMAA concernant le Mirage 2000N et l'ASMP.

« C'est moi, en tant que chef du BPM qui ai convaincu, non sans mal, le CEMAA de l'époque, le général Saint Cricq, de faire du 2000 N un biplace avec officier opérateur de système d'armes. J'ai toujours en mémoire cette séance difficile dans la salle de réunion attenante à son bureau. J'avais en effet effectué "à la ficelle" des pénétrations BA en III E en IMC (avec des coups au cœur quand on passe dans un trou), volé en Vautour N avec navigateur (et compris l'apport du travail en équipage) et vu les effets de l'Agacette sur un scope radar. J'avais aussi volé au CEV sur un Vautour équipé du radar Antilope de suivi de terrain.

J'en avais conclu qu'à 500 Kts et 300 pieds, de nuit ou en IMC, avec des SAM à éviter, des leurres à larguer, un ASMP à préparer et des codes à afficher, même avec tout en bon fonctionnement, l'apport du deuxième homme apporterait des chances de réussite beaucoup plus élevées. De plus, les équipages seraient plus vite opérationnels. Sur III E, il fallait être au moins sous-CP pour faire la mission. J'ai aussi toujours pensé qu'à deux, on se tient chaud l'hiver !

C'est moi aussi qui plus tard, j'étais alors CEMAA, ai fait passer les 2000 N sous commandement des FAS pour sauver ce grand commandement, nécessaire au poids de l'Armée de l'air au sein de la défense. Avec un plateau d'Albion en extinction à terme et 14 ravitailleurs, c'était un peu court pour justifier un COFAS transmetteur de l'ordre présidentiel à d'autres.

Quant à l'ASMP dans sa version d'origine, il avait pour but d'éviter le passage sur l'objectif, passage nécessaire avec les bombes à gravité. On a pris les performances atteignables avec les technologies de l'époque sans chercher à optimiser le couple 2000 N - ASMP.

Comme vous l'indiquez (ndlr : dans l'article de l'ANFAS Contact n° 56), on a ensuite adapté le Mirage IV à l'ASMP, puis réfléchi à un Mirage 2000 avec ASMP amélioré pour conserver une possibilité de menace au niveau stratégique »

Général Fleury.

Le lièvre et le Mirage IV

Nous décollons ce soir là vers 19h pour une mission de type Bravo ; après un trajet à haute altitude vers le golfe de Gascogne, nous avons rendez vous avec un ravitailleur, qui doit abreuver 6 Mirage IV se succédant toutes les 20 minutes. Le plein effectué (4 tonnes), nous descendons à basse altitude dans la région de Mont de Marsan pour effectuer 45 minutes de vol nocturne aux instruments, en suivi de terrain à grande vitesse, ce circuit passant par la côte méditerranéenne et le sud du Massif Central. Nous rentrons à haute altitude vers Luxeuil, où l'atterrissage s'effectue normalement vers minuit (le brouillard synonyme de déroutement n'étant pas cette fois au rendez vous).

Au terme du roulage, environ 100m avant l'entrée de la zone FAS, j'aperçois un beau lièvre au milieu du taxiway, dans l'axe de mon phare de roulement. Je continue à avancer très lentement, et à ma surprise il se dirige tout droit vers l'entrée de la zone. J'explique la situation à l'officier de permanence opérationnelle et lui demande de refermer le portail dès mon passage. C'est ainsi que le lièvre se trouva emprisonné pour la nuit.

Le lendemain matin étant consacré au sport (obligatoire), consigne est donnée de fermer toutes les issues des hangars et des bâtiments de l'escadron, et dès 9 heures la battue commence ; très vite la bête, débusquée par une horde de « chasseurs » en bordure du parking, disparaît entre les bâtiments.

Malheureusement pour elle, une seule porte était restée ouverte...celle de la cuisine du mess d'alerte, la diffusion générale n'ayant pas touché tout le monde. C'est ainsi que le cuisinier et son aide eurent la surprise de voir « débouler » un lièvre entre leurs jambes. L'un des deux ayant eu le réflexe de refermer aussitôt la porte, il est facile d'imaginer la suite !

C'est ainsi que quelques privilégiés purent déguster du civet au repas de midi (ndlr : l'auteur ne dit pas si c'était Noël).

On vit peut être courir, ce matin là, quelques irréductibles, réfractaires aux activités sportives imposées !!

Claude MICHEL (Luxeuil, 1972)

BONNES FÊTES

A VOUS TOUS

ET A VOS FAMILLES.

MEILLEURS VŒUX POUR 2009