

L'équipe de rédaction : C.Auzépy-10 rue Sully-78180 MONTIGNY -

[christian.auzey@wanadoo.fr](mailto:christian.auzey@wanadoo.fr)

Site anfas : [www.anfas.fr](http://www.anfas.fr)

## Le mot du président.

1964 : première alerte nucléaire d'un équipage de combat des FAS « alerte A15 », 15 minutes pour être en vol.

2010 : 46 ans après, la permanence opérationnelle est toujours en vigueur. Le délai de décollage est identique et la tenue de l'alerte a été adaptée à la situation politique du moment.

Dans la zone d'alerte - la ZA - l'état d'esprit des équipages de combat des Mirages IV, des C135FR, des Mirage 2000N, des Rafale, est toujours le même : connaître la mission, être prêt et attendre.

Le premier équipage de l'escadron de combat 1/91 « Gascogne » qui va prendre l'alerte opérationnelle en juillet 2010 avec le Rafale à Saint-Dizier, ressemble comme un frère jumeau à celui qui a assuré la première posture en octobre 1964 avec le Mirage IV A, à l'escadron de bombardement 1/91 « Gascogne », stationné à Mont-de-Marsan. La différence ne vient pas des équipages mais des avions. Et cette continuité à travers le personnel est la plus sûre garantie de la réussite de la mission des FAS, quelque soit l'avion.

Il y a bientôt un demi siècle que le personnel de ce Grand Commandement « sert et, si l'ordre lui était donné, exécuterait la mission ».

Dans l'esprit de cette continuité des hommes, nous invitons tous les anciens, regroupés à l'ANFAS, à être présents à Saint-Dizier en ce mois de juillet 2010.

Jacques PENSEC.

## La loi de Murphy.

Quelques souvenirs qui remontent aux années 1966/1967.

Ce jour là, un Mirage IV était parti pour un vol de nuit, de la base de St Dizier. Au moment du décollage, vers minuit, le pilote n'a pas bien pris conscience du fait que l'avion avait du mal à atteindre sa vitesse d'envol. Au point qu'il a été surpris par l'arrivée du bout de la piste, alors que les roues n'avaient pas encore quitté le sol. J'imagine combien, pendant une seconde ou deux, il avait hésité entre couper les gaz ou bien tenter de décoller quand même : la nuit, c'est plus difficile d'apprécier la situation. En tout cas, c'est ce deuxième choix qu'il fit.

Après la piste, il y avait de la terre molle et le train d'atterrissage avait donc continué à rouler, d'une manière légère tout de même, car la portance des ailes, effet de sol aidant, soulevait déjà l'appareil. Et le premier « miracle » se produisit : l'avion réussit à quitter le sol, au bout de quelques centaines de mètres, à 170 nœuds sur la terre molle.

Alors, probablement, le pilote a pu penser un court instant que c'était gagné. Pas longtemps, car lors de la tentative de rentrée du train d'atterrissage, les lampes sont restées au « rouge », train G et D non verrouillé en position haute. Peut-être a-t-il conclu que le fait de rouler dans la terre avait causé des dégâts sur les roues.

Naturellement, dans de telles circonstances, pas question de faire le vol de nuit comme prévu. Il fallait même réfléchir pour trouver une piste d'atterrissage suffisamment longue pour avoir le plus de chance possible en vue d'un atterrissage dans les meilleures conditions.

C'est ainsi qu'il fut dirigé vers le terrain d'AVORD. Entre temps, le pilote avait actionné les vide-vite pétrole, pour atterrir au plus tôt. Et c'est là qu'une nouvelle complication est arrivée. Depuis quelques jours, le terrain d'Avord avait été équipé d'un nouveau groupe électrogène à démarrage automatique, spécial balisage de nuit en cas de panne secteur EDF. L'ancien groupe à démarrage manuel avait été mis au rebus, parce qu'il fallait une manivelle pour le démarrer.

Et justement, cette nuit là, quelques minutes avant l'arrivée du Mirage IV pour un atterrissage en détresse, il y eut panne du secteur EDF. Et là, encore de la malchance, le nouveau groupe électrogène à démarrage automatique ne voulut rien savoir. Pendant ce temps, le pilote du Mir IV avait dû remettre les gaz pour gagner du temps. Après plusieurs présentations, aucune balise ne s'était allumée. Et impossible d'atterrir sans balises allumées pour situer la piste, ni d'attendre plus longtemps en l'air, car il ne restait plus que juste assez de pétrole pour s'éloigner et trouver un bois pour limiter les dégâts lors du crash inévitables, après avoir quitté l'avion en actionnant les sièges éjectables.

Cela se passa vers les 3 heures du matin : éjection du pilote et du navigateur. Naturellement, sur la base d'Avord, immédiatement, il y eut des équipes de secours envoyées pour tenter de secourir les rescapés. Mais ce ne fut qu'au petit jour, par avion, que les rescapés et le lieu du crash furent localisés. En arrivant au travail ce matin là, vers 7 h 30, au hangar EB 1/94, tous les mécaniciens étaient déjà informés... la rumeur ... Peu de temps après, j'ai été sollicité par l'Officier Supérieur Adjoint Technique 94<sup>ème</sup> EB, pour faire l'expertise technique dans le bois où étaient étalés tous les débris.

En arrivant sur place, tout d'abord, j'ai été impressionné par le nombre important d'arbres sectionnés lors de l'impact. Les débris étaient étalés ça et là un peu partout parmi les morceaux de branches coupées sur plusieurs hectares. Curieusement les deux trains d'atterrissage, côtés droit et gauche étaient à peu près en entier. Immédiatement j'ai remarqué que les disques, aussi bien sur le gauche que le droit, avaient subi une déformation anormale. Une déformation tellement grande qu'on ne pouvait pas l'attribuer au choc lors du crash. En plus ils avaient visiblement chauffé très fort. Ayant pris conscience de cela, j'en avais fait part à l'Officier Enquêteur. Et lui aussi, comme moi, avait admis qu'une telle déformation, disques de frein de 3 cm d'épaisseur en « arc de cercle après avoir été chauffés au rouge », avait pu être la cause des difficultés lors du décollage.

Mais cette information laissait supposer un fait très grave et nous avons décidé d'être discrets en dehors de l'enquête : « shut the mouth ». C'est ainsi que pour ma part, jamais je n'avais, par la suite, fait connaître ce que j'avais vu ce matin là. Ce n'était pas mon affaire ...

En souvenir, cependant, j'ai gardé une petite plaque (petite

porte de visite de 20 cm) marquée du n° de série du Mir IV, que j'ai encore : Peccadille me direz-vous ? Oui mais, c'est grâce à elle que je me souviens de tout et que je peux vous témoigner au sujet de la perte définitive de cet avion.

Par la suite, ayant eu connaissance du déroulement de tous ces événements comme indiqué plus haut, je me suis souvent demandé si la panne du groupe électrogène qui avait empêché l'avion de se poser sur la piste d'Avord n'avait finalement pas été une chance pour l'équipage. Car avec toutes les roues bloquées telles qu'étaient les 8 roues du train d'atterrissage principal, comment l'avion aurait-il pu rester droit sur la piste au moment de se poser ? A mon sens il y avait de grandes probabilités qu'au premier touché, l'avion aurait quitté la piste pour aller de travers et peut-être s'écraser et se désintégrer... avec l'équipage à bord.

Autre question technique : pourquoi n'y avait-il pas été prévu dès la construction, un système automatique interdisant la mise plein gaz avec le frein « parking » mal desserré ?

Pierre LE NY

NDLR : En complément à ce récit, un autre témoignage précise les circonstances de cet accident :

La question des disques fondus est certainement dû au fait du problème de la PC. Ce qui me revient, c'est que, lorsque le pilote a coupé la PC dans la cabine, la PC s'est arrêtée, il a sorti son parachute et freiné pour rentrer au parking ; c'est à ce moment que la PC s'est rallumée et pour ne pas entrer dans la barrière d'arrêt, la décision de décollage fut prise et après largage du parachute, ils ont décollé. Cela me revient un peu mieux, car c'était la première fois que je voyais cela. Donc pour les disques, cela devait sembler logique qu'il soit dans cet état suite à ce décollage peu ordinaire. Je crois même que la PC étant allumée, le fait de prendre la barrière, aurait eu un effet autre, car elle n'aurait certainement pas arrêté le MIR IV qui se serait craché en bout de piste avec des conséquences plus dramatiques pour nos deux camarades.

Claude BOIVIN

### L'accident de Constant-Penet

Un récit bref et sobre nous est parvenu à propos de l'accident de nos camarades Constant et Penet survenu à Saint-Dizier et qui reste dans la mémoire de beaucoup d'entre-nous.

*Poker : Mise en place de 2 IV, d'Orange à St-Dizier.*

*Equipages : Constant-Penet et Bonn-Tripont..*

*Ordre de décollage : vers 5 heures du matin.*

*Météo : brouillard important. Visibilité nulle. Terrain : rouge.*

*Le capitaine Wzdoulsky part en bout de piste avec la 4L pour vérifier la visibilité.*

*Après réflexion, il annonce le décollage possible.*

*L'avion de Constant-Penet, s'aligne.*

*P.C. Décollage. L'avion disparaît dans le brouillard, une énorme boule de feu apparaît.*

*La tour annonce le crash de l'avion.*

*Nous retournons au parking.*

*Etienne Bonn.*

### L'accident de Constant-Penet vu de la passerelle du COFAS

*Si mes souvenirs sont bons cet accident s'est produit au début d'un exercice Poker et cet avion était déployé à St Dizier.*

*J'étais de service sur la passerelle du COFAS à Taverny et le Général Mitterrand assistait à la manœuvre.*

*Lorsque nous avons été avertis de l'accident, le Général a, bien évidemment, décidé de poursuivre l'exercice. Vous vous doutez bien que l'atmosphère était particulièrement lourde.*

*Au cours de l'exercice, nous recevons à la radio un message d'un C135 disant qu'ils avaient une odeur de fumée à bord. Et là un jeune sergent, de service sur la passerelle, s'écrie: « il y a un C135 en feu ! »*

*Le général Mitterrand n'étant déjà pas quelqu'un ayant un grand sens de l'humour et.....vu les circonstances, je ne vous raconte pas la suite.....*

*B.Bouvier*