

Le mot du président.

La carte de vœux de l'année 2011 représente la « cathédrale sous terre » de la base de Taverny : la chapelle saint Yves.

Voici la description qu'en fait un de ses anciens aumôniers.

« Située dans l'ouvrage enterré, 200 mètres environ après l'entrée du souterrain, la chapelle est ouverte jour et nuit à ceux qui veulent s'y recueillir ou tout simplement la visiter.

L'autel, en pierre calcaire, est entouré de deux petits autels sur lesquels se trouvent, à gauche, une jolie statue de la Vierge, en pierre également et, à droite, un tabernacle en fer forgé, œuvre du GERMAC de l'époque, surmonté d'une Cène sculptée dans la pierre.

Cette chapelle fut consacrée « cathédrale sous terre » par Monseigneur Badré, évêque aux Armées en 1966, (2 ans après la création des FAS).

Au fond de la nef, sur le mémorial de la Défense Aérienne et des Forces Aériennes Stratégiques, on peut lire les noms des hommes de ces deux grands commandements qui sont morts en service aérien commandé à bord de leur avion. »

Malgré ce que dit l'aumônier, cette chapelle n'était accessible librement au personnel de la base que pour ceux ayant un badge autorisé «ouvrage enterré». Lors de mes séjours, la première fois que j'avais ouvert la porte signalée par la croix, j'avais été saisi par la beauté du lieu et enveloppé par le silence qui y régnait. Je ressentais également l'obligation de me recueillir devant cette liste de noms. Elle m'impressionnait par son importance. Dans cet endroit, la prière de recueillement pour des amis vient naturellement.

Depuis 1995, année de création de l'ANFAS, nous avons été par deux fois rendre hommage à ces hommes dont les noms sont écrits en lettre d'or. Nous reviendrons certainement en juin de cette année, lors du départ du CFAS de Taverny.

Jacques Pensac

Le CIFAS

Courant juillet débute ce stage depuis si longtemps souhaité. Le Centre d'Instruction du Bombardement (C.I.B.) a désormais pour appellation : Centre d'Instruction des Forces Aériennes Stratégiques (C.I.F.A.S.). L'insigne d'Unité est resté le même. Les méthodes n'ont pas changé, les cours au sol sont toujours surabondants avant les vols. Il est prévu d'être instruits sur deux avions : « MIRAGE III B » et « MIRAGE IV A ».

INSIGNE du CIFAS



La première phase, sur «MIRAGE III B » se déroule sur un mois. Il s'agit d'acquérir la connaissance des subtilités et limites de

vol de l'aile « Delta ». La vitesse importante (trois cent quarante kilomètres heure) en finale pour l'atterrissage et l'instabilité d'incidence, entraînent parfois des atterrissages durs. Les déformations des jambes de train, contrôlées par fusibles, sont assez courantes. Pour les avions dotés d'ailes delta de l'époque, l'usage du parachute frein est systématique.

L'entraînement au ravitaillement en vol, sur « MIRAGE III B » équipé de perche, commence. Les contacts secs préfigurent les exercices de ravitaillement réels à venir en « Mirage IV A ».



« MIRAGE III B » du C.I.F.A.S. équipé d'une perche de ravitaillement en vol pour contacts secs.

Les permissions d'été coupent le stage. C'est pourquoi, le 22 septembre, après d'interminables cours au sol, a seulement lieu le premier vol sur « MIRAGE IV A ».



Marcel DASSAULT « MIRAGE IV A ».

Merveilleuse machine ! L'Armée de l'Air dispose alors d'un avion qui ne peut effectuer qu'une seule mission mais qui est capable de l'accomplir entièrement. C'est aussi découvrir une autre façon de travailler : préparation de mission minutieuse, rigueur dans l'exécution, respect strict des horaires, etc. Il est passé le temps où l'on apportait toujours une note d'improvisation, voire de fantaisie, au déroulement de chaque sortie.

Les équipements nouveaux sont surprenants par leurs multiples fonctions et leur grande précision. La découverte du pilote automatique (P.A.) couplé au Système de Navigation et de Bombardement (S.N.B.), donnant toute la rigueur d'exécution des différentes phases du vol, me semble un progrès fabuleux. Le ravitaillement en vol réel et le vol bi sonique sont les moments forts des missions.



Ravitaillement en vol « C135 F- MIRAGE IV A »

L'avantage de suivre ce stage à MERIGNAC, c'est de pouvoir voler encore pour la 92° E.B. Le carnet de vol ne descend pas au dessous des quarante heures mensuelles.

Sept types d'avions en remplissent les lignes : S.O. 4050 « VAUTOUR II A et B »,

DOUGLAS B 26 », C.M. 170 « FOUGA », M.D. « MIRAGE III B », M.D. « MIRAGE IV A »,

M.D.312 « FLAMANT », LOCKHEED T33 « SILVER STAR ».

La fin du stage arrive avec l'affectation à la 94° E.B. à AVORD (Cher) et plus précisément à E.B. 02/94 « MARNE » à SAINT DIZIER (Haute-Marne). En route avec ma petite expérience de l'aile delta : environ quarante heures sur chacun des deux types de « MIRAGE ».

LCL Pierre BHUREL

Un MIRAGE IV qui a eu très chaud !

Quelle date ? Fin 1970 ou plus sûrement début 1971, à la BA 113 à St Dizier, la journée tire à sa fin dans le local de l'approche. Les contrôleurs ont quitté leur poste : tous les avions sont bien rentrés à la base. Seul appelé du contingent dans ce service, je suis encore là, attendant, en lisant, l'heure de descendre dîner.

Surprise. Luxeuil m'appelle sur la ligne directe. Un contrôleur me met rapidement au courant de la situation : « Nous avons un MIRAGE IV qui ne peut pas se poser, la météo est exécrationnelle et de plus il ne lui reste presque plus de carburant ».

Ce n'est plus de l'inquiétude c'est de l'angoisse et moi qui suis seul - afficheur marqueur et non contrôleur. Je ne me pose même pas la question : le terrain de Saint-Dizier a une météo correcte donc je lui dit d'envoyer le MIRAGE et je commence le transfert de l'avion tout en secouant tous les interphones pour récupérer un contrôleur encore dans le bâtiment.

Mais ma décision est prise. Si je n'ai personne, le P A R et le S P A R sont encore allumés, je ramènerai bien l'avion au sol l'ayant vu faire tant de fois et puis en tant que jeune pilote privé, j'ai quelques notions.

Je demande à Luxeuil de faire afficher à l'avion le code et la fréquence de St Dizier et au moment où le pilote s'annonce sur la fréquence, un sergent contrôleur arrive juste pour recevoir l'avion. La clôture du transfert est effectuée par mes initiales Delta Papa.

La trajectoire se fait au plus directe. A l'atterrissage, il ne restait plus dans l'avion que le carburant pour reprendre un peu de hauteur et s'éjecter.

Arrivé au sol, le pilote a bien dit 10 fois merci à la radio. Les 2 membres d'équipage, un pilote et un navigateur ont eu très chaud !

Quelques mois plus tard, le lieutenant xxxxxx et toute son équipe ont été remerciés et décorés. Le lendemain, le sergent chef de cette équipe s'est un peu excusé en me disant : « c'est grâce à toi que ce MIRAGE a été sauvé ». Je n'attendais bien sûr pas de décoration mais un petit geste aurait fait plaisir au jeune pilote que j'étais, comme par exemple pouvoir approcher et caresser ce merveilleux avion que je voyais décoller au loin.

Cet avion reste pour moi un des plus beaux que j'ai eu la possibilité d'admirer.

Je suis revenu après mon service à mon métier d'agriculteur mais j'ai gardé ma passion et je pilote toujours un superbe Mousquetaire que j'ai construit.

Daniel PÉNEAU

A tous les anciens
et aux plus jeunes
de la grande famille
des FAS
L'ANFAS leur souhaite
une excellente année
2011.