

L'équipe de rédaction : C.Auzépy-10 rue Sully-78180 MONTIGNY - christian.auzepy@wanadoo.fr
Jacques Pensec may.jac.pensec@sfr.fr Site anfas : www.anfas.fr

– INVITATION A LA TESTE-DE-BUCH - samedi 21 juin - 19 H00 -



L'Association Nationale des Forces Aériennes Stratégiques et l'Amicale du Bretagne vous invitent à l'inauguration de la stèle érigée à la mémoire des trois officiers navigants de l'Escadron de Bombardement 2/91 « Bretagne », stationné sur la base aérienne « Cdt Marzac » de Cazaux et disparus dans l'océan atlantique en service aérien commandé :

- *Lt LALANNE Christian, pilote, le 30 mars 1973, sur le MIRAGE IV N° 40, 34 ans ;*
- *Lt CAMOU Bernard, pilote, 36 ans – Cne POUECH Hervé, navigateur, 30 ans , en équipage, le 21 avril 1982, sur le MIRAGE IV N° 5.*

En présence des autorités de l'Armée de l'air et de la ville de La Teste-De-Buch, nous nous souviendrons de ces trois officiers et leur rendrons hommage.

La cérémonie aura lieu aux abords de la plage de la Salie-nord. Nous nous retrouverons à 18 h 30 sur le parking attenant.

Nous comptons sur votre présence.

Nous remercions Monsieur le Maire de La-Teste-de-Buch et Monsieur le Directeur de l'Office National des Forêts de nous avoir permis d'ériger cette stèle sur leur territoire. Nous remercions également le personnel des services techniques de la ville pour leur aide.

Décollage de deux Mirage IV en patrouille serrée.

C'était le 13 mars 1973 pendant une grève des contrôleurs. A cette époque, pour pallier l'absence des contrôleurs civils, les contrôleurs militaires étaient réquisitionnés dans ce qu'on appelait le plan "Clément Marot". C'est-à-dire qu'ils assuraient, avec leurs propres radars, une circulation aérienne civile réduite. Ce qui signifiait que les vols militaires (vols COM) manquaient de surveillance et devaient se résumer à des vols locaux contrôlés par les contrôleurs d'aérodromes ou des centres militaires de contrôle.

Pour les avions de Cambrai ou d'Orange de la 93^{ème} Escadre de Bombardement, cela revenait à se mettre en place en basse altitude - c'étaient les premières BA libres en MIR IV - à Istres et à effectuer des ravitaillements en vol dans la zone de Fos-sur-Mer à moins de 4000 pieds et, en général, de poursuivre le vol en basse altitude par des tirs de bombinettes SAMP sur le champ de tir de Diane à Solenzara en Corse.

Ce jour-là, en début d'après midi, le briefing réglementaire d'avant-vol est fait par le Commandant Derumez - j'étais le navigateur - capitaine Le Doaré - leader de la patrouille composée d'un autre équipage : pilote "le Requin des Vosges" (il se reconnaîtra !), navigateur Capitaine Bérivot . Le commandant de la patrouille précise décollage en patrouille à 15 secondes (1) pour un ravitaillement en vol, suivi du largage de trois SAMP à Diane.

Sur la piste de décollage, la préparation du décollage se fait donc naturellement, les deux avions alignés chacun sur sa demi piste. Après le « top décollage », je sens notre avion - le Mirage IV n°04, pour les puristes ! - reprendre réglementairement l'axe de la piste par une baïonnette à droite pour s'assurer le maximum de sécurité au cas d'une perte de poussée sur un réacteur. Le train est à peine rentré que nous entendons "deux en place". "Il est drôlement rapide le "Requin des Vosges", me dit Derumez sans s'émouvoir outre mesure. Effectivement, à travers mon hublot, je vois le numéro deux en place et esthétiquement bien en patrouille pendant le virage en montée vers le C135. Le reste de la mission se passe comme prévu malgré de très fortes turbulences à cette altitude pour ravitailler. Nous abandonnons l'autre avion après notre ravitaillement pendant qu'il effectuait le sien.

Au retour à Istres sur le parking, un étrange comité d'accueil semble nous attendre. Le commandant de la 93^{ème} escadre, le colonel Hottier, je crois, demande à voir Derumez. Je pars en salle d'opérations commencer à remplir le cahier

d'ordres. Je suis félicité par une bande d'amis hilares : "Superbe le décollage en patrouille !". Je comprends pourquoi le numéro deux était si vite en place. J'ai aussi une peur rétrospective. Sur une piste normale avec notre baïonnette : ou le deuxième avion partait dans l'herbe, ou il arrivait à réduire à temps, ou il nous touchait...C'est vrai qu'à Istres, large piste des vols d'essais, le risque était moins grand à part celui de turbulences de bout d'aile ou de sillage pour le numéro deux car après tout, c'était une première...

Quelques minutes après, le deuxième avion se pose et l'accueil est aussi peu réconfortant. "Le requin des Vosges" rejoint Derumez chez le commandant d'escadre, tandis que je retrouve Bérivot qui semble ne s'être aperçu de rien (?). "Le Requin des Vosges", bon prince, admet immédiatement qu'il a décollé à imitation en bon chasseur qui se respecte. Hélas, nous sommes dans les FAS et pour comble de malheur le commandant des FAS, le Général Saint-Cricq, est présent à l'escadre. Derumez sera complètement innocenté, à juste titre, mais le "Requin des Vosges" payera cher, par un retard de carrière, cette faute d'inattention. On ne plaisantait pas dans les FAS avec la discipline en vol.

C'est vrai que "Clément Marot" n'avait pas besoin d'une collision pour sa réputation. C'est pourtant ce qui arriva entre deux avions civils au sud de Nantes, achevant tristement un plan difficile à gérer par des contrôleurs militaires qui, avec leurs propres radars, ne disposaient pas de la couverture complète de la circulation civile.

Le lendemain, nous sommes rentrés réglementairement vers Cambrai en basse altitude toujours libre, en calculant grossièrement une ficelle d'altitude à partir de la carte 1/500 000^{ème} pour éviter les antennes et le plateau de Langres. La moitié du vol s'est fait en IMC dans les nuages ! C'était aussi cela "Clément Marot". Pour la première fois, dans la rigueur des FAS, quelques latitudes étaient laissées aux équipages... mais jusqu'à un certain point... il y a 41 ans déjà ! -

Roger LE DOARE.

(1) ce qui signifie que le 2^{ème} avion lâche les freins 15" après le « top décollage » leader.