

L'équipe de rédaction : C.Auzépy- 31600 MURET -

christian.auzey@wanadoo.fr

Site anfas : www.anfas.fr

Le mot du président.

Vous parler des vœux du CEMA, avec en arrière pensée cette hécatombe du terrain de Los Llanos à Albacete, inacceptable car ne rentrant pas dans les accidents compréhensibles, me met un peu mal à l'aise.

D'accord, ils étaient là-bas pour faire leur job d'aviateurs de l'Armée de l'air, mais la « chance » ne leur a laissé aucune échappatoire. Avec les bribes d'infos que nous recevons, soit par le canal officiel de l'Armée de l'air, soit par les journalistes, nous comprenons que cela ne leur a même pas été proposé.

Leurs noms vont s'ajouter à la longue liste, très longue liste des aviateurs qui ont abandonné leurs amours, leurs enfants, leur vie pour une idée de la France libre et sûre d'elle.

Le général Mercier, notre chef d'état-major, ne pensait pas à cela le mercredi 21 janvier lorsqu'à la fin de ses vœux, il nous a annoncé sa volonté d'ériger un monument pour honorer le personnel de notre armée de l'air, mort en service commandé. Ce mémorial serait érigé près du musée du Bourget. Les noms seraient consultables à partir d'une borne interactive.

L'ANFAS adhère fortement à ce projet. Cela fait quelques années que nous en parlons au bureau. Un de nos soucis était de ne pas abandonner nos amis dont les noms sont inscrits sur le marbre dans les entrées des PC de bases qui ferment ou dans la chapelle du « Trou » de Taverny qui fermera bien un jour aussi. Lors des 40 ans des FAS, célébrés à Mérignac, le Gal Broussaud et moi-même, sommes allés nous incliner devant la plaque du PC base avant la cérémonie. Je suis sûr que certains d'entre vous, nous auraient bien volontiers accompagnés.

L'ANFAS participera à cette opération « mémoire vers les français ». Vous pouvez compter sur moi pour nous mettre tous dans la boucle.

Jacques Pensec

Un VAUTOUR B... au dessus de la baie de Naples.

En octobre 1963, le Général DE GAULLE rend visite au Shah d'Iran, Mohammad Reza Shah Pahlavi, à TEHERAN.

Près de 100 journalistes français accompagnent le Général, qui ne laissera rien au hasard pour informer la France de son déplacement et du prestige qu'il entend donner à cette visite.

Les satellites n'existent pas pour assurer les retransmissions, aussi l'armée de l'air sera chargée de convoier dans les meilleurs délais, les « tournages du jour même » pour une diffusion aux informations de 20h.

Ce sont les VAUTOURS de la 92ème Escadre qui sont sollicités.

17h à Téhéran – Les reportages filmés jusqu'à 16h, sont « jetés » dans la cabine du navigateur d'un Vautour dont les réacteurs sont lancés dès que l'équipage aperçoit la voiture de l'ORTF virer sur le parking.

Un second Vautour en « spare » est prêt à prendre la place du premier en cas de défaillance, équipage en poste qui ne descendra qu'après le décollage du « titulaire ».

2h10 – 2h20 de vol, selon les vents, approche sur le terrain d'Ankara, contact radio avec un autre Vautour, équipage sanglé, mise en route des réacteurs dès le posé des roues du Vautour en provenance de Téhéran (là aussi un « spare » est prévu en cas d'incident à la mise en route). Stop au parking, un mécano bondit pour récupérer la sacoche avec les films et les transférer dans l'autre avion qui décolle aussitôt.

2h30 – 2h45 de vol, soit avec les temps mort, roulage, clearance au décollage, etc... un total de 5h de vol, soit 22h, heure de Téhéran, mais, avec le décalage horaire, 19h30 heure française, lors de l'atterrissage sur la piste de la base d'Istres. Juste le temps à la structure de l'ORTF, implantée sur le terrain, de procéder au montage et de prendre l'antenne au journal de 20h pour retransmettre les événements qui se sont déroulés le jour même à Téhéran.

Le lendemain, les avions repartaient reprendre leurs places respectives pour une nouvelle rotation et ce manège dura les quatre jours de la visite du Général.

Voilà ce que l'on pouvait qualifier de modèle d'information pour l'époque, il faut dire, qu'en matière de communication, le Général était un maître en ce domaine.

Je participais avec la plus grande joie à cette « noria » et j'ai ainsi pu séjourner à Ankara et à Téhéran avec, comme pilotes, le Capitaine BAS et le Lieutenant FOURNIER.

Nous avons pu constater à l'époque la modernité d'une ville comme Téhéran comparable en tous points à une ville occidentale, ce qui était très différent de la capitale turque vue la veille. Nous avons également pu apprécier le forfait « vodka » d'un cabaret visité un soir (on paye avant - on consomme autant que l'on veut après) et constater que c'est sûrement le seul carburant qui ne laisse pas de trace le lendemain matin dans les turbines individuelles.

Sur le retour, je changeais de pilote, et c'est avec le commandant d'unité du 2/92, le Cdt AUBRY, que je m'envolais depuis Ankara, le 21 octobre 1963 pour un vol de routine, vers Bordeaux.

Routine pensais-je ...

Route Ankara-Rome- etc... , au survol du sud de la botte italienne ... « Alarme hydraulique ». La particularité du circuit hydraulique de VAUTOUR est que le retour du circuit secondaire de secours se faisait ... en partie et selon l'endroit de la fuite ... dans le circuit principal, autant dire que l'on pouvait rapidement vider la totalité du précieux liquide.

Déroutement immédiat sur le terrain le plus proche, pas le choix : NAPLES nous tend ses bras.

« Mayday, Mayday, Mayday, NAPOLI » chanson bien connue des canards en détresse, mais si la première partie du message passa très bien et fut immédiatement comprise, le reste devint vite plus difficile avec les contrôleurs Italien. Notre anglais, qui à cette époque dans le contexte de la rupture d'avec l'OTAN, n'était pas la langue que nous pratiquions journalièrement, et le leur à l'accent napolitain, passait très mal sur les ondes.

Nous nous rapprochions du terrain de Naples (plus exactement nous dégringolions vitesse grand V et l'altimètre avait pris un rythme accéléré qui n'avait d'égal que notre angoisse à voir les commandes se bloquer et le train ne pas sortir), et les contrôleurs ne semblaient pas bien comprendre la gravité de nos soucis et s'obstinaient à vouloir connaître la nature exacte de l'incident qui motivait notre désir d'aller au plus vite admirer la magnifique baie de Naples.

Dialogue de sourd ... nous ne pouvions pas en rester là ... quand soudain un trait – urgent - de lumière me fit dire à mon pilote :

dites leur « PANIQUA HYDRAULICA » ... et là tout s'éclaircit.

Je n'ai jamais su si la traduction était exacte, mais elle fut comprise, et toutes les priorités nous furent accordées ...

Mais l'équipée n'était pas terminée ; en effet, si un temps magnifique nous avait accompagné depuis le départ, et si, dans notre descente, la baie de Naples semblait nous tendre les bras, il n'en fut pas de même dans les bases couchées.

Cap au 240, soleil couchant dans le nez, environ 17h, une sorte de brume de pollution nous rendait la visibilité particulièrement opaque, ... train sorti, ... et le commandant AUBRY me dit « Je ne vois rien, tâchez de me guider », 1000 pieds, sûrement dans l'axe, 500 pieds, mais ... trop tard ... l'entrée de piste au moins 200 pieds en dessous ... remise de gaz ... train sorti.

Là, nous avons sûrement attiré l'attention d'une bonne partie des Napolitains en effectuant une magnifique remise des gaz, train sorti, et un survol de Naples et des plages en restant à 500 pieds (pas question de quitter le sol des yeux) ... virage 180°, vent arrière ... et puis, 500 pieds, c'est mieux que d'aller mélanger les eaux bleues, les poissons, et la carcasse d'un VAUTOUR.

Vent arrière, pas question de lâcher des yeux l'entrée de piste bien visible ... travers entrée de piste, un break, modèle leader formation B26 (à Oran, nous volions déjà ensemble), arrondi sur l'aile gauche, tout dans la poche et là, il la tenait bien mon pilote cette fichue entrée de piste, et hop ... à nous la terre ferme.

Je pense que les Italiens de la tour de contrôle n'ont rien compris et nous n'avons pas cherché à leur fournir d'explications.

Ouf ... camions de pompier ... parking ... réacteurs coupés ... pour la descente des passerelles ...

Un attaché du consulat nous rejoignit bientôt ...

Des lires, un hôtel, heureusement nos bagages comportaient des tenues civiles ... et à nous, deux jours de vacances à Naples, le temps qu'une équipe de mécanos nous rejoigne et répare : la belle vie à Napoli ...

Souvenez-vous: « PANIQUA HYDRAULICA », cela peut servir de langage universel.

Michel Simonet

