

# ANFAS Contact

N°54- mars 2008

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

**L'équipe de rédaction : C.Auzépy-10 rue Sully-78180 MONTIGNY - [christian.auzey@wanadoo.fr](mailto:christian.auzey@wanadoo.fr)  
Site anfas : <http://anfas.free.fr>**

## Le mot du Président.

*Les membres du comité de lecture du livre sur l'histoire des FAS se sont réunis à Taverny, début février. Avec l'auteur, Mr Serge Gadat, ils ont fait le point sur les chapitres écrits à ce jour - 7 sur 13 -, sur une nouvelle chronologie et sur un accord pour un report de la sortie en début 2009. Ce retard, nous le connaissions et il est explicable. Le décalage d'un an pour la sortie de notre livre ne nous inquiète pas : l'auteur a besoin d'avoir tous les éléments, ce qui nécessite de la recherche et donc du temps et aussi de coller à la politique du moment, en l'occurrence, la sortie du livre blanc sur la Défense.*

*En tant que président, je rassure donc les 150 adhérents qui ont commandé ce livre et les remercie de leur confiance. Que les 350 autres n'hésitent pas à ressortir le bon de souscription de dessous leur coude ou à se rendre sur le site de l'association pour le retrouver s'ils l'ont égaré. Et n'oubliez pas également votre cotisation 2008 toujours à 20 €. Merci.*

*Au cours de cette matinée, nous avons été reçu par le général FOUILLAND, commandant les FAS à Taverny. Notre général est pilote au GRV 00/093 « Bretagne », donc sur C135 FR. En quelques mots, il nous a présenté les modifications technologiques des moyens aériens des FAS et a ébauché la future structure de l'Armée de l'Air, en nous précisant que le Livre Blanc allait certainement modifier des habitudes.*

*Les FAS sont le seul Grand Commandement à demeurer sur la plate forme de Taverny. Le commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes est parti à Balard, le centre de conduite des opérations aériennes ( CCOA) vers Lyon Mont-Verdun et le centre de renseignement air ( CRA ) vers Metz.*

*Dans les années 77-79 et 82-84, j'ai participé à la vie opérationnelle effervescente de Taverny. Ce 12 février 2008, en circulant à pied sur ce territoire militaire, j'ai ressenti une forte impression de paix, cette paix acquise depuis la chute du mur de Berlin, paix enfin arrivée sur cette base opérationnelle. Mais j'ai aussi remarqué que le Grand Commandement des FAS, avec son personnel toujours sur la zone en surface et toujours dans le « trou », était, à Taverny, **la dernière sentinelle éveillée de cette paix.***

Jacques Pensec

*PS : une des meilleures sources pour vous retrouver dans notre armée de l'air à venir serait de vous abonner à Air-actualités. Dites que vous êtes membre de l'Anfas : leur contrôleur financier vous fera peut-être une remise, mais ce n'est pas sûr...*

## LES VAUTOURS RENIFLEURS

*Les Mirage IV et les missiles du plateau d'Albion n'auraient pas pu exister sans tous les travaux, expériences et essais menés par le CEA/DAM pour mettre au point les armes nucléaires de la France Dans cette aventure, le rôle des Vautours « renifleurs » est peu connu, voire ignoré.*

*Mais ceux-ci sont disparus et ils n'ont même pas droit à l'insigne d'une de leurs unités. Le GERMAS 15/092 ne figure pas au tableau d'honneur et pourtant.....*

*Affecté à la création de cette unité en octobre 1958, comme électricien, je retrouvais un avion digne de ce nom par ses dimensions et son implantation électrique. Cela me changeait du Mistral sur lequel je venais de passer cinq années après être sorti d'école des USA où, avec quelques privilégiés, nous avions côtoyé les B29, B25 et B47 sur une base du Texas.*

*Un jour, je suis désigné avec le sergent BERNARD pour modifier, à Mont de Marsan la flotte de Vautour B et N.*

*Munis des plans, nous voici pendant un mois enfermés dans un hangar, accroupis dans les cabines avant, à tirer des fils d'installation de détection de radiations. Et je me retrouve à REGANN : opérations GERBOISE BLEU, BLANC et ROUGE.*

*Au cours des multiples préparations, je me souviens avoir fait subir au LTT SOUBEYRAND, plusieurs séances de sudations intenses pour avoir omis un « restricteur » sur le filtre du caisson avant ; qu'il me pardonne.*

*Le grand jour arriva. Une fois le point pulvérisé, un Mistral téléguidé tourna pendant près de deux heures dans le nuage radioactif*

et vint se ranger sur le parking, où un personnel du CEA l'attendait. Nous l'avions appelé « Ben-Hur » ; il poussait un écran de plomb, muni d'une lucarne par laquelle il dirigeait une lance de quelques mètres chargée de récupérer le filtre de poussières installé sur le bidon gauche du Mistral. Ce luxe de précautions de la part du CEA s'avéra inefficace et c'est un jeune sergent, « protégé » par son seul treillis et muni de la pince coupante adéquate qui libéra l'objet.

Tous ces avions, lavés à grand renfort d'eau chaude et de vapeur sans résultat concret, nous étions impuissants à les débarrasser de toute cette radioactivité.

Dans le Nord 2501, nous attendions un ordre de décoller qui se faisait long ; en fait ce fut un débarquement en direction des souterrains du CEA, passage obligatoire en caisson, allongés à entendre crépiter les compteurs. L'examen terminé, nous avons eu droit : « Allez vous doucher ». Une fois, deux fois... Personne n'est sorti blanchi, toute la base ayant été aspergée par un vent de sable provenant du point zéro.

Mais nous fûmes récompensés par une lettre de félicitations du Général de Gaulle...à ne pas inscrire dans le dossier de l'intéressé...Pourquoi ?

Les Vautour sont partis. Dommage ! C'était un bel avion, facile à travailler. J'ai toujours en mémoire les circuits électriques et l'implantation des différents matériels. Treize ans sur cette machine, même comme simple mécano, laisse son empreinte.

Allez, n'oubliez pas cet avion ni les anciens qui ont servi au GERMAS 15/092 et notamment CAVAN, l'un des anciens chef de piste. PASTISSON-MARSAULT

## **CRASH DE NUIT SUR VAUTOUR 2B**

Le 3 Janvier 1966, l'équipage : Capitaine MARGAIN - Lieutenant BOUCHER décolle de nuit sur le Vautour 2 B N° 602 pour une mission de navigation haute altitude. Le temps est exécrable comme il l'est souvent à BORDEAUX en cette période de l'année. Le vol se passe normalement. Arrivé à la verticale de MONTARGIS, nous parvient l'ordre du chef des opérations : « Aggravation météo sur BORDEAUX, rappel immédiat de tous les avions ». Nous mettons le cap sur BORDEAUX, manettes en avant pour arriver dans les meilleurs délais et sommes les seconds à nous présenter pour le G.C.A. Là, les ennuis commencent, car à la sortie du train, le pilote m'annonce : « Trois vertes, une rouge », le diabolo arrière n'est apparemment pas sorti.

Nouvel essai, nouvel échec. Je relis calmement au pilote le peu que comporte la check-liste qui ne résoud pas notre problème. Un passage basse vitesse à hauteur de la tour pour un contrôle visuel ne permet pas au contrôleur de confirmer quoi que ce soit vu les conditions météo.

Nous devons nous résigner et nous préparer pour le crash : c'est mon second de nuit en moins de deux ans. Depuis mon nez vitré, je me dis que je vais être aux premières loges, mais que, tout compte fait, le cas « diabolo arrière non sorti » est préférable à celui « diabolo avant non sorti » qui impose l'éjection de l'équipage doté d'un siège éjectable français n'ayant pas les qualités reconnues du MARTIN-BAKER. J'applique les consignes qui consistent à entrouvrir la trappe d'accès navigateur pour ne pas rester prisonnier de la carlingue en cas de déformation de la cellule suite au crash. Je l'ai trop entrouverte et le pilote râle car cela gêne sa visibilité. Premier impact sur le diabolo avant, premier rebondissement suivi d'autres et d'un « Oh là là » du pilote qui me laisse penser que la manoeuvre est délicate pour maintenir le diabolo avant au sol et l'avion stable avec les deux balancines d'ailes et le parachute sorti.

Puis c'est la coupure générale électrique ; me parvient alors le bruit infernal, par la trappe entrouverte, de la contre-dérive que le sol est en train de « manger » : elle fait office de diabolo arrière. La piste défile et tout à coup l'avion fait 180° par la gauche. Je vois alors grandeur nature les cabanes et antennes du G.C.A me passer devant. L'avion s'immobilise et je finis d'ouvrir ma trappe .

Aussi inconcevable que cela puisse paraître, je procède alors comme au parking, me « débrelle » et range sans précipitation dans la musette en toile verte chère aux navigateurs bombardiers de l'époque, mes cartes, règle CRAS et ordinateur. Je me mets debout et me retourne vers le pilote que je ne vois pas. Je pense au pire. Il n'en est rien, il s'est laissé glisser sur l'aile pour atteindre le sol et me crie : « sautez, ça peut prendre feu ». Sauter dans le noir alors que je ne vois pas le sol depuis un nez vitré qui pointe vers le ciel ne retient pas ma décision ; je me pends par les bras et me laisse tomber dans un roulé boulé arrière digne des plus mauvais qu'effectuent les parachutistes. Les pompiers arrivent et nous entourent ; le pilote leur demande une cigarette que ses lèvres ont du mal à tenir droite. L'ambulance nous emmène à l'infirmerie.

Voilà deux heures que nous avons décollé, que nous avons embarqué par les trappes du train beaucoup d'eau. Les moins 50° de température extérieure ont transformé en blocs de glace les verrous d'ouverture des trappes du train. Notre descente rapide n'a pas permis leur dégel ; ils sont restés bloqués et n'ont pu jouer leur rôle. Notre train fonctionnait mais ne pouvait sortir que trappes ouvertes....

J'apprendrai plus tard que les avions américains, en pareil cas, autorisent, en secours, un passage du train au travers des trappes .....

Le lendemain matin, pour satisfaire à la tradition, MARGAIN et BOUCHER ont fait ensemble 2 H 25 de vol sur le VAUTOUR 2 B N° 612.

Le VAUTOUR 2 B N° 602 a revolé quelques mois plus tard.

André BOUCHER