

Le mot du président.

2009 tire sa révérence, accueillons 2010 avec le sourire : BONNE ANNEE à vous tous, membres de l'association, à ceux qui vous sont proches et à vous qui continuez notre mission dans les escadrons de combat des FAS.

Notre carte de vœux de cette année regroupe toutes les composantes de la dissuasion : Mirage IV, Mirage 2000N, C135FR, SSBS et associe la prochaine génération, équipée du Rafale : en 2010, bienvenue au « plus jeune ».

En octobre dernier, sur la base de Salon de Provence, j'ai assisté, avec notre rédacteur en chef, Christian AUZEPY, à un colloque sur le Mirage IV. Le Gal FOUILLAND, commandant les FAS, a ouvert la journée. Nous sommes quelques anciens des FAS - dont 2 intervenants - à être invités. Contexte politique, programme industriel, grand commandement FAS, système d'arme piloté : tout ce qui pouvait être dit en une journée est dit et bien dit, nous en sommes témoins. Quelques conférences sont présentées en soirée aux élèves officiers dont la mission « Tobus ».

L'Anfas prend la liberté de remercier le Gal MERCIER, commandant les Ecoles de l'air et le Cne BRUN, chef de l'équipe « Histoire et Sociologie Militaire » du Centre de Recherche de l'Armée de l'air d'avoir organisé ce colloque et permis ainsi d'écrire de nouvelles pages sur le Mirage IV.

En ce début d'année, la coutume veut qu'on formule des vœux et j'en ai deux à proposer.

Le premier : que le Centre de Recherche de Salon continue et organise un colloque sur les SSBS du Plateau d'Albion et un autre sur le ravitaillement en vol, opération banalisée dans l'Armée de l'air par les pilotes des escadrons FAS, dès 1964.

Le deuxième me tient plus à cœur parce qu'il colle bien avec le devoir de mémoire de notre association. Je formule le vœu qu'un monument soit érigé sur la base aérienne 117 « Cne GUYNEMER », à la fin de sa restructuration, afin d'honorer les navigants de tous les grands commandements aériens, morts pour la France et en service aérien commandé. Le Cne GUYNEMER et les pilotes de chasse sauront apprécier certainement ce vol en formation avec les équipages de combat de toutes les guerres et de toutes les périodes difficiles de notre armée de l'air.

Jacques Pensec

Opération TOBUS

Le 16 Février 1986, un raid de 11 Jaguars ayant décollé de Bangui, bombarde avec des Bap 100 et des bombes de 250 kg la piste de la base aérienne de Ouadi-doum, située près de Faya-Largeau dans le nord du Tchad. Cette base, construite et armée par la

Libye, mettait N'Djamena et les forces françaises basées au Tchad, à la portée des avions de combat du colonel Kadhafi. Le lendemain, les FAS reçoivent l'ordre d'aller photographier les dommages subis. Deux Mirage IVA de l'ERI (1), choisis pour leur faible consommation d'huile et la précision de leur système de navigation, sont mis en place à Istres.

La piste de Ouadi-doum est défendue par deux sites de missiles SA 6 et quatre batteries de ZSU 23/4. Deux radars de veille longue distance sont implantés sur le site. En raison de la présence des SA6, qui montent jusqu'à 12 000 m, nous choisissons un profil de vol très haute altitude en supersonique.

Le 18 février au matin, nous décollons et volons en patrouille serrée avec un C135 qui navigue en plan de vol civil comme pour un vol vers Djibouti. En raison de la faible vitesse du C135 et pour rester léger, nous ravitaillons par des petites prises fréquentes de carburant.

Jusqu'à la côte africaine, tout va bien. La météo est excellente, le système de navigation tourne comme une horloge et les recalages radar sont faciles sur les côtes. Au-dessus de l'Afrique, les choses se gâtent. Le contrôleur du pays survolé constate que le Boeing s'écarte de la voie aérienne. Le pilote du C 135 l'assure qu'il est bien au cap 150. Nous sommes en réalité au 190. Après plusieurs minutes de ce dialogue, le contrôleur se fait de plus en plus insistant et annonce que nous allons pénétrer dans une zone interdite. Nous décidons alors de faire le plein complet et de quitter le Boeing plus tôt que prévu.

Pendant le RVT, je compare ma position avec celle du C135 et le navigateur du Boeing m'annonce une position de 20 nautiques plus au sud que la mienne. Cela m'étonne beaucoup car mon système de navigation fonctionnait parfaitement. Je demande alors à parler au Cne Duffaut - un navigateur Mirage 4 de l'ERI qui avait pris place dans le C135 - il me confirme que la position du Boeing est juste. Comme les centrales à inertie du C135 étaient réputées plus précises que le calculateur du Mirage 4A, je modifie, à contre cœur, ma position de 20 nautiques au sud. On prend 8 tonnes de carburant et cap plein sud.

Au nord du Soudan, virage sur l'objectif au cap 275 : Ouadi Doum est à 800 km devant. Nous larguons les bidons vides, puis les supports bidons. Accélération à mach 1.9 et montée à 50.000 pieds. J'étais assez inquiet sur la position de l'avion à cause de ces 20 nautiques, car je n'avais plus de point de recalage au radar pour vérifier le système de navigation. Heureusement, la visibilité était bonne et nous avons eu le visuel sur un point de recalage optique que nous avions préparé à Istres.

Je retrouve alors exactement les 20 nautiques trop au sud et nous remettons le bon cap sur l'objectif. Nous apercevons la piste d'assez loin.

5h15 après le décollage, je mets en marche les caméras haute altitude : nous passons verticale l'objectif.

Virage et décélération. Le Cdt Morel, le pilote, m'annonce alors un problème de transfert carburant et un niveau très bas dans les nourrices. Il vérifie les breakers et l'interrupteur de transfert carburant. Après quelques secondes interminables, le niveau remonte et tout paraît OK. Rejointe sans souci avec le deuxième ravitailleur qui nous attendait au Soudan. En fait, il y en avait deux, le titulaire et un spare. Il restait moins de 2 tonnes de pétrole dans l'avion quand on a enquillé. Retour cap au nord en patrouille serrée avec le Boeing, en rasant la frontière libyenne.

Atterrissage à Bordeaux où nous attendait le commandant des FAS, le Général Fleury. Les films ont été développés très rapidement, ils étaient excellents : ouf ! Le Cne Bernard, officier de renseignements de l'ERI, en a fait l'interprétation rapide et toutes les bobines sont parties par Alpha Jet à Paris pour l'interprétation fine et la présentation aux autorités.

11 h de vol dont 30 minutes de supersonique, 10 000 km parcourus, 48 tonnes de carburant transférées en 12 RVT, il y avait 4 C135 en vol pour cette mission.

A ceux qui l'ont connu, je demande d'avoir une pensée pour Jacky Morel, le pilote de cette mission, qui nous a quitté il y a 18 mois, emporté par la maladie.

Jules Mérouze

(1) ERI = Escadron de Reconnaissance et d'Instruction.

A nos chers Navigateurs !

Farouche utilisateur de monoplaces, formé à l'« académie de Dijon »... mais pas sectaire et l'esprit volontiers curieux, j'ai débarqué ... 15 ans après, dans le Bombing et eu la chance de voler sur Vautour A et B, en prélude au Mirage IV. Il m'apparut que les navigateurs utilisaient les mêmes outils que moi auparavant, à savoir la règle-rapporteur Jean Cras, le crayon, le cap et la montre et... la tête : peut-être plus professionnels ? Je remarquai bientôt qu'ils convertissaient, à tout coup, des erreurs de route volontaires et des incertitudes, en ETA et en TOT fichtrement précises.

Talentueux navigateurs.

Lors de mon premier vol MIRAGE IV, Mascetti, navigateur de forte réputation, me fit observer qu'il ne disposait pas, en place arrière, d'anémomètre (vitesse indiquée) ni d'incidencemètre... : dur, dur, pour contrôler l'inconnu de la place avant ! Mais ils avaient un hyposcope et un calculateur et peut être des poils sensoriels ? Je finis par comprendre que ces gens voyaient ... plus loin qu'ils ne le laissaient paraître.

Mystérieux navigateurs ... « maîtres du DOA » !!

L'Escadron de Bombardement dans lequel je fus affecté, maria, non sans malice, le chasseur réputé avec un navigateur, commandant de bord du... COTAM ! Pragmatiquement, j'admis que dans cet avion magnifique, mais à l'ergonomie intérieure indigente, le pilote n'avait pour mission que de décoller la « bête », la gaver en vol, et, très éventuellement - si les serveurs de DCA avaient abusé de la Smirnoff - la poser au retour : pas de quoi parader !

Je n'étonnerai donc personne en rapportant que le couple M.Perrais / M.Larrayadiou , qui faisait

chambre commune à l'ombre inquiétante de la « Bombouze » en ZA, traversa des cieux innombrables et toujours paisibles, entrant et sortant à l'heure dite des paniers ravitailleurs : une amitié sincère et forte perdue.

M'étant attaché, au CIFAS, à faire voler le plus possible les NAV en place arrière du Mirage III B et ayant noté qu'ils accaparaient facilement le manche pour conclure d'ailleurs très honnêtement une approche GCA, je dirigeai rapidement ma réflexion vers le problème de la formation des futurs Nav et Opérateurs Système d'Armes.

La chance vint à moi lorsque Marcel Lannevère, ancien navigateur devenu pilote de talent, me confia son intention de faire sur ce problème un sujet de thèse. Nous eûmes de nombreux échanges sur le sujet. Il était évident que seule l'utilisation du biplace permettrait de faire évoluer le concept opérationnel des missions dans un partage des tâches, basé sur la séparation stricte d'un pilotage devenu plus exigeant - basse altitude, grande vitesse, tout temps - et de la fonction navigation, augmentée d'actions attentives dans la gestion de l'armement, des capteurs et des contre-mesures.

Lors de l'expérimentation du bidon photo CT 52 à Mérignac, je mesurai combien, au cours de missions longues et échevelées - cher Delphin et regretté Hiron, « le yéyé » - l'initiative souvent et parfois l'improvisation étaient facilitées par la grande cohésion du tandem pilote/navigateur, la présence reconfortante de l'autre, avec le résultat appréciable, à l'arrivée, après 5 à 8 h. de vol, de kilomètres de photos réussies. Pendant ce temps, les pilotes de Mirage IIIE, malgré des fonctions découpées en tout genre du radar, s'épouvaient, en faisant des ronds nocturnes à basse altitude, dans la R45.

Merveilleux navigateurs.

On peut supposer que l'étude brillante et exhaustive du Gal Lannevère a eu un retentissement positif dans les Etats-majors : la refonte de la filière navigateur semble en porter la marque. Par ailleurs, l'expérience incomparable, obtenue en vol en équipage par les nombreux pilotes de Chasse, venus pour un temps dans les unités FAS avant de prendre des commandements au retour dans leurs unités d'origine, a laissé une empreinte.

Ce que l'on peut lire dans les revues spécialisées vante la réussite, en opérations lointaines au Moyen Orient, des tandems de choc des Mir IV P et Mirages 2000D ou N.

Il y a un bémol cependant : le choix inexplicable - crédits insuffisants ? - d'un Rafale monoplace et multi-missions, au lieu d'un biplace pour tous les escadrons de combats.

Maurice

BONNE ANNÉE À TOUS

LARRAYADIEU