

## Le mot du président.

*L'avion glisse à quelques mètres de nous. Mon pilote pinaille la formation serrée. Dans les FAS, cette figure de vol ne fait pas partie des entraînements ordinaires. Un MIRAGE IV est – par son armement - un avion isolé qui se glisse à grande vitesse et à très basse altitude pour atteindre son objectif. Et je soupçonne mon pilote de s'appliquer à ce jeu « exciting » de la patrouille aile dans aile, comme lorsqu'il était sur son avion de pilote-chasseur, le Mirage III.*

*Nous sommes deux MIRAGE IV en vol et c'est le 14 juillet.*

*Ce matin, de bonne heure, nous avons signé l'ordre de vol de la mission : D/L de Luxeuil pour un passage au-dessus des Champs Elysées si, et seulement si, la météo est mauvaise et ne permet pas le passage des Alphajet de la PAF et sa suite, puis retour terrain de départ. Le repérage de l'axe des Champs a été effectué en hélico la semaine précédente.*

*Du côté de Creil, avant de descendre dans le circuit d'attente d'avant défilé, le ciel au-dessus de Paris étant favorable, nous avons reçu l'annulation de notre mission. A notre grand regret, les Parisiens ne frémiront pas ce 14 juillet 1981 au bruit des 4 réacteurs Atar 9K de nos deux Mirages IV.*

*Nous avons pris le cap sur le point Kilo Luxeuil, ( point de navigation situé sur l'axe de descente vers le terrain). Les deux avions ont navigué en formation assez lâche dans un grand ciel bleu. Au-dessus des nuages, il y a toujours du soleil.*

*Mais maintenant nous sommes en descente et le leader a rassemblé son équipier. Sur le channel 12, il a prévenu l'OPO de notre arrivée et lui a demandé de dire aux mécanos - ceux qui ont préparé les avions très tôt ce matin - de se mettre sur le parking de la ZTO.. Je sens que le leader va faire un défilé du 14 juillet rien que pour eux. Le personnel de l'approche a également compris notre manœuvre et le chef-contrôleur nous cherche sans doute aux jumelles. Le ciel de Luxeuil est cavok ( pas de nuage et visi supérieure à 10 km) et il n'y a pas d'avion dans le circuit.*

*« Patrouille à 5 minutes de la verticale »*

*Je sens le plaisir des deux pilotes dans leurs échanges clairs, précis, sans fioritures et je sais que mon pilote est extrêmement concentré et attentif à l'avion leader. Je tire un peu sur mes bretelles de siège pour me sortir de ma « cage radar » et voir le paysage qui défile à près de 450 kt soit environ 225 m/s.*

*« 2 minutes du passage ».*

*Au passage vertical, je peux voir les mécanos sur le parking nous saluant en agitant bras et casquettes. Et je vois aussi le toit du hangar qui n'est guère plus haut que notre aile gauche. Tout à l'heure, en allant signer les formes en piste, nous aurons droit à des sourires de remerciements.*

*Les deux IV ont continué à célébrer convenablement ce 14 juillet. Le maire de Saint-Sauveur, commune sur laquelle se trouve le terrain de Luxeuil, était avec son conseil municipal au pied du monument aux morts lorsque nous avons survolé la cérémonie. Je l'avais prévenu de notre passage mais sans pouvoir préciser l'heure. Les habitants de ce petit village ont droit tous les jours au vacarme de nos zincs et pour une fois, les avions de leur terrain d'aviation sont aussi en vol pour leur 14 juillet à eux. Puis ce fut le passage vertical de Luxeuil en enfilant la rue principale mais un peu plus en douceur.*

*Atterrissage sur break, roulage et arrivée parking, signature des formes en piste et du cahier d'ordres en salle d'opérations : la mission du 14 juillet est exécutée.*

**Jacques Pensac**

## Le navigateur peut préparer les cigares !!!

*Maintenant que le « bel oiseau » est entré dans la légende, ce récit pourrait commencer par « en ces temps-là ». En effet, nous sommes le 16 novembre 1965.*

*Après avoir été évalué par toute une équipe venue de Taverny et forte de la jeune expérience du « Gascogne » et du « Bretagne », le « Guyenne » a été déclaré bon pour le service, ce qui veut dire que l'escadron assure l'alerte nucléaire à 15 minutes depuis le 1<sup>er</sup> octobre de cette année. Dans la mesure du possible, les familles ont été ou se sont logées dans des quartiers de villes ou villages proches les uns des autres afin de faciliter le ramassage du personnel en cas d'alerte ou de montée en puissance.*

*A cette époque, pour Istres, l'alerte à 15 se prenait en zone d'alerte sud, du mercredi au mercredi, par le même équipage, sans interruption, avec quartier libre le mardi précédent la prise d'alerte. La Mécanique et le Dams profitaient aussi du mercredi pour changer l'avion et l'arme, ANM 11. Avec le Cne HOTTIER comme pilote, nous devons prendre notre tour d'alerte du mercredi 17 au mercredi 24 novembre. L'escadron ne comptait alors que 7 équipages au lieu des 9 prévus.*

Père de trois fillettes ( 7, 4 et 2 ans ) et à la satisfaction de mon épouse préférée, nous logions à la résidence du Parc à Salon-de-Provence.

Ma moitié attendait le n°4 mais toujours pressée, elle avait raccourci sa « finale » pour les deux dernières filles. Fort de ce souvenir, mes parents et mes beaux-parents résidant à Carqueiranne, j'avais transféré mon petit monde vers la famille où je suis sûr qu'il sera dans de bonnes mains, d'autant plus que Madame connaît bien son médecin accoucheur, ami de la famille et résidant dans le même village.

Donc, ce 16 novembre, nous sommes hébergés chez mes beaux-parents. Avant de me coucher, je règle le réveil sur 4 heures afin de pouvoir rejoindre Salon pour 7 heures et profiter du car qui assure le ramassage à 7 h 30. Le réveil n'a pas eu besoin de sonner ! A 3 heures du matin, c'est mon épouse qui me réveille en me demandant d'appeler le médecin. Branle-bas de combat dans la maison, la « valise » était prête, on réveille les beaux-parents qui appellent le docteur. On fait attention de ne pas réveiller les pitchounettes. Le toubib arrive, examine ma femme et décide l'évacuation sur la clinique d'accouchement à Toulon. Rappelez-vous, je vous ai dit plus haut qu'elle shuntait ses « finales ». La « valise » est déjà embarquée dans ma voiture. Au moment de partir, mon coupe-batterie tombe sur le sol de la rue et pas moyen de le retrouver ! Vu que le n°4 est pressé d'arriver, le docteur embarque ma femme et file vers la clinique. Deux minutes après son départ, je mets enfin la main sur le coupe-batterie et, à mon tour, je roule vers Toulon avec, à bord, la « valise ». A la clinique, après avoir rempli les formalités d'usage, comme tout futur papa qui se respecte, j'ai allumé une pipe dans la salle d'attente en compagnie de mon « joli papa » à qui je remets la « valise ». Et l'heure tourne sans que me soit annoncée la naissance d'une fille ou d'un gars. A l'époque, l'échographie en était à ses débuts! A 5 heures, il me fallait prendre une décision. Je ne pouvais pas attendre plus longtemps, pas de téléphone à portée de main, qui prévenir à Istres? Mon épouse et mes filles dans de bonnes mains, je rejoins Salon après avoir embrassé ma femme.

Il est 7 h 15 lorsque je débarque à la Résidence du Parc. Surprise, un mot sous la porte « le chauffeur passera vous prendre à 6 h 30, il y a un vol de contrôle à faire concernant l'avion qui doit prendre l'alerte ». Trois quart d'heure de retard ? Je me change fissa, prends les billes nécessaires pour tenir huit jours, puis je saute dans mon char, direction la BA 125. En arrivant à l'escadron, je prends une « rafale » de mon commandant d'avion, ceux qui ont connu « HOTTU » ne seront pas étonnés!! Il prend quand même le temps d'écouter mes explications puis je le vois griffonner un papier qu'il dépose sur le bureau du chef des opérations que nous surnommions gentiment « La Turbine ». L'officier de permanence opérationnelle est mis au courant puis le cérémonial, que nous avons bien connu, débute : signature du cahier d'ordres : vol de contrôle après changement de réacteur du Mirage IV n°8, percée autonome, remise de gaz, atterrissage sur break, passage à la sécurité sauvetage pour récupérer casque et mae-west, signature des formes après le joyeux bonjour de la Mécanique, tour de l'avion, brèlage par les M1 et M2, fermeture des verrières, mise en route, roulage et décollage. On grimpe au niveau 300 sur les cimenteries de Salindres ( point Delta), le pilote surveillant le ciel et plus particulièrement les instruments réacteurs, le navigateur a mis en branle le SNB et le radar tout en notant les paramètres moteurs donnés par le pilote : ça ne chômait pas en place arrière, il fallait non seulement un crayon bien affûté, mais des cours de sténo auraient été les bienvenus! Tout baigne dans l'huile pendant la montée : la machine a été réglée « au poil » par les mécanos de l'équipe de nuit. Après quelques évolutions en altitude, nous descendons au niveau 200 et ce sont les essais de réallumage en vol.. Itou comme plus haut, il ne reste plus qu'à rentrer à la maison, en se présentant au point Kilo ( Nîmes ) au niveau 200. Hottier, en contact avec Istres approche sur l'UHF 1, affiche le channel 12 sur l'UHF 2 et me demande de contacter l'OPO pour lui signaler que l'avion est « bon ».

Je me fais un plaisir d'obtempérer, et voici ce qui s'est dit , ce 17 novembre 1965, sur la fréquence de l'Escadron : « Végétal contrôle de Végétal 15.....Végétal 15 de contrôle, 5/5.....Contrôle de 15, l'avion est bon .....Végétal 15 de contrôle, bien reçu. Le navigateur peut préparer les cigares! » C'est ainsi qu'à 20 000 pieds, verticale de Nîmes, j'ai appris que mon épouse m'avait donné un fils. Le premier à me féliciter et à partager ma joie fut évidemment Hottier.

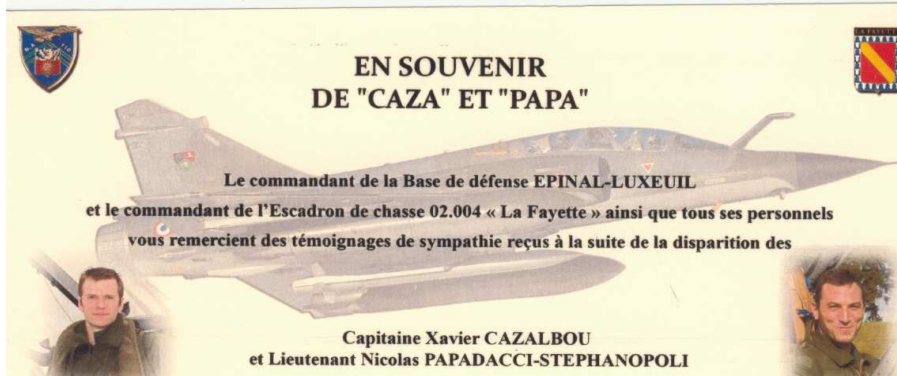
En effet, Pierre est né après mon départ de Toulon. Joli Papa, dès qu'il l'a pu, a téléphoné à la BA 125 qui l'a mis en communication avec les Ops du « Guyenne » et la nouvelle a poursuivi son chemin par la voie des airs. Tout l'escadron a rapidement été mis au courant. Je vous laisse deviner les premiers mots de la Mécanique en arrivant au parking : « Mon lieutenant, félicitations, ça s'arrose » ou encore « on a soif ». Nommé lieutenant depuis le 1<sup>ier</sup> octobre et avec le régime d'alerte, l'arrosage des deux événements durera jusque fin décembre !

A cette occasion, je ne peux passer sous silence la solidarité de mes camarades et les qualités humaines de mes chefs. En effet, sans avoir rien demandé à quiconque, en arrivant aux opérations, le chef des ops me présente une permission d'une semaine, débutant ce jour. Un de mes camarades navigateurs a proposé, spontanément, de me remplacer. Merci à Jean Claude, à mes chefs d'alors ( ils ont été récompensés par des étoiles ) et à toutes celles et ceux qui m'ont manifesté leur solidarité.

Merci aussi à nos compagnes qui ont souvent eu à assumer et à « Faire Face », toute seule, lorsque nous veillions.

**Jacques BEZIAUD**

officier traditions du « Guyenne »



## RENDEZ VOUS DE L'ETE

29/6  
**ROCHEFORT**  
Baptême des Promo  
« Sgt Michel  
PERROQUIN »

5/7  
**TAVERNY**  
Dissolution.

27/7  
**LUXEUIL**  
Dissolution du  
**LA FAYETTE**

22 / 9  
**ROCHEFORT**  
Base Aérienne  
« Adj Pierre  
GEMOT » :

**AGO ANFAS**