

L'équipe de rédaction : C.Auzépy-13 rue de Bourgogne-31600 MURET - [christian.auzey@wanadoo.fr](mailto:christian.auzey@wanadoo.fr)  
Site anfas : [www.anfas.fr](http://www.anfas.fr)

## Le mot du président.

L'année 2014 va tourner ses pages et, dans quelques jours, nous allons découvrir celles de l'année 2015. Celles que nous tournons ont été bien remplies par les manifestations des 80 ans de l'Armée de l'air à Cazaux et des 50 ans de notre Grand Commandement à Istres. Toute l'Armée de l'air y a participé à l'exception du personnel qui était en OPE et dans les salles d'OPS.

Pour les 80 ans, le 21 juin, l'ANFAS – comme à son habitude – s'est faite discrète : une réunion au bord de l'océan, en fin d'après-midi, de deux familles et d'amis, quelques autorités, une gerbe de fleurs et quels mots officiels. Puis les amis se sont retrouvés pour rajeunir leur mémoire et boire un excellent rosé entourés par les bruits de la fête de la musique.

Pour les 50 ans, le 3 octobre, C.E.M.A et C.E.M.A.A ont donné aux membres de l'ANFAS et de l'Amicale du Bretagne une place de tout premier plan. Si vous n'en n'êtes pas convaincus, relisez le dernier ANFAS Contact. Et cela nous a fait plaisir.

Dans les moments un peu calmes de la cérémonie, peut-être que certains anciens, ceux des premiers temps, se sont souvenus de l'épopée de l'installation des escadrons FAS sur les bases aériennes.

A Orange, base « Cne de Seynes », l'escadron « Cévennes » était derrière ses barbelés, ses clôtures électrifiées et le personnel de protection filtrait les entrées de la ZTO et de la ZA avec une rigueur extrême. Même le commandant de la base ne pouvait pas pénétrer à l'escadron sans être autorisé par le commandant de l'EB qui venait le chercher au filtrage ou qui lui envoyait son second ou l'adjudant de son secrétariat. Ne parlons pas de pénétrer dans la salle de guerre. A part les équipages et l'officier de renseignements, l'OR, c'était un lieu clos et toujours aux volets fermés. Dans les FAS, nous avons rapidement appris ce que secret défense signifiait.

Mais ce 3 octobre, après 50 ans de tenue de l'alerte, et seulement pour un jour, les portes du lieu de cérémonie sont grandes ouvertes et ...se refermeront dès le site déserté par les autorités.

Je retiens aussi de ce cinquantenaire un autre point

de satisfaction : la revue des 50 ans de l'agence KAS. Avec le Cne Cuperlier du BRP FAS et Christian, notre rédacteur en chef, nous avons, tous les trois, peaufiné cette revue pour qu'elle soit un bel ouvrage, un ouvrage que nous ayons envie de conserver. Les quelques retours que nous avons eus, laissent à penser que l'objectif a été atteint. Mais je me demande bien où sont passés les 1000 exemplaires réservés à notre association...

Pour compléter la fête, Hervé Beaumont – membre de l'ANFAS - a publié aux éditions « Histoire et Collections », un splendide ouvrage « Forces Aériennes Stratégiques » qui vient à la suite de son époustoufflant MIRAGE IV, le bombardier stratégique. Si tous les membres de l'ANFAS qui sont sur les photos de cet ouvrage – et ils sont nombreux ceux qui se reconnaîtront – l'achètent, Hervé Beaumont va sans doute faire fortune.

Voilà donc les pages de 2014 qui se tournent. Celles de 2015 s'annoncent avec des projets et des prévisions de réunions. Nous vous tiendrons au courant si vous nous restez fidèles.

Mais en attendant, tous les membres du conseil d'administration, du bureau ainsi que le Président vous présentent leurs meilleurs vœux pour l'année 2015. Ne vieillissons pas, gardons la foi de notre jeunesse et conservons nos sourires de l'an 2014 pour que 2015 soit rempli à nouveau de nos amitiés difficiles à oublier.

Jacques PENSEC.

## Un B26 ... Une Etoile ... et quelle Etoile ...

Comme un conte de Noël.

En 1958 j'étais jeune navigateur sur B26 à Oran au GB 2/91 Guyenne.

À cette époque les grandes révisions des B26 sur lesquels nous volions, étaient sous-traitées auprès de l'UTA et effectuées dans les ateliers situés sur le terrain du BOURGET.

Nous procédions par échange d'appareil, un équipage convoyait un B26 jusqu'au Bourget, et rentrait avec un appareil révisé.

Le capitaine CHAUVET fut désigné pour effectuer cet échange, et moi-même pour l'accompagner. Natif de la capitale et toute ma famille y étant implantée, cela équivalait à une permission de rêve aux frais de la princesse.

Le retour avec l'appareil révisé était précédé d'un vol d'essai - réception qui nous donnait quitus pour la traversée de la Méditerranée. On ne sait jamais, un raté des moteurs ... et plouf ... c'est loin Oran ? .... Tais-toi et nage.

A notre arrivée au Bourget, l'UTA nous informe que nous devons attendre quelques jours, l'appareil à réceptionner n'étant pas tout à fait prêt. Qu'à cela ne tienne, quelques jours à Paris n'étaient pas fait pour nous déplaire.

Enfin, après quelques contacts téléphoniques journaliers, l'UTA nous informe que nous allions pouvoir procéder au vol d'essai.

Le jour dit, une météo radieuse nous attendait ... prise en compte de l'appareil ... mise en route ... mise en température des moteurs ... point fixe prolongé ... tout est OK.

«Le Bourget Airport, bonjour ici B26 Fxxxx, pour roulage et décollage pour un vol d'essai de sortie d'atelier... » Ok, clearance obtenue ... prise de piste ... plein pot ... décollage ...

« Bourget Airport, pouvez-vous s'il vous plaît nous affecter une zone de travail pour un vol d'essai de cinquante minutes à une heure en restant en contact avec vous »

« Bien reçu Fxxxx, restez dans le sud-sud-ouest du terrain » ...

« ???? ! »

« Répétez la zone affectée s'il vous plaît »

« Sud-sud-ouest confirmé ... »

Stupeur ! Sud-sud-ouest pour ceux qui ne connaîtraient pas les lieux, c'est par rapport au terrain du Bourget la partie ouest de PARIS. Il faut savoir qu'un bon militaire doublé d'un bon pilote exécute et s'en tient rigoureusement aux ordres donnés, jusqu'à recevoir le contre ordre ... qui ne vint jamais.

Mes enfants quelle balade et quelle joie ... entre 3000 et 5000 pieds avec un temps de curé, à faire des ronds au dessus de la place de l'Etoile, à descendre l'avenue de la Grande armée vers Neuilly et retour, à faire une timide incursion vers la place de la Concorde... nous avons toutefois hésité à pousser plus à l'est afin de ne pas sortir de la zone attribuée.

Les parisiens nous ont vu passer plusieurs fois et les changements de régimes moteurs faisant partie du vol d'essai, ne manquèrent sûrement pas d'attirer leur attention, surtout lorsque vous décrivez en plus un grand cercle sur l'aile pour saluer le tombeau du soldat inconnu.

Nous miment fin à cette magnifique équipée au bout d'une quarantaine de minutes estimant que notre forfait touristique était épuisé, qu'il ne fallait pas abuser des bonnes choses, et interrompre les siestes coquines de quelques parisiens qui avaient trop bien festoyé.

Il faut croire que les autorités de l'époque, quelles qu'elles soient, n'étaient pas aussi réactives qu'elles sauraient l'être aujourd'hui. Je

pense que nous aurions eu rapidement deux Rafales au cul, et pour le moins une volée de bois vert à l'arrivée.

Imaginez ! ... Aujourd'hui un bombardier tout noir faisant des ronds à 4000 pieds au-dessus de l'Etoile à 15 heures, de quoi faire virer un ministre de la guerre, un ministre de l'intérieur et de les expédier tout droit à Cayenne pour casser des cailloux.

Toujours est-il qu'après l'atterrissage aucun écho, et nous avons pu entreprendre le voyage de retour la conscience tranquille et le sourire aux lèvres.

Petite remarque : je n'ai pas été en mesure de dater avec précision ce vol, n'ayant plus le carnet le mentionnant. Toutefois c'était au printemps 58, avant que je ne rejoigne Avord pour y effectuer le stage Bombardier 58B le 16 juin ... Tiens bizarre ... vous avez dit printemps 58 ... qui pourrait y voir une quelconque intention ? Coïncidence sans plus.

Je garde de cette équipée le souvenir de l'un des plus beaux moments passés en vol, comme quoi il en faut peu pour satisfaire les rêves de l'homme, mais je pense que celui-ci n'est pas près d'être renouvelé ... surtout qu'il n'y a plus de B26 en service.

Michel SIMONET

Navigateur à l'escadron GB 2/91 "Guyenne" 1957-1958.



Photo extraite d'un article paru le mercredi 7 janvier 2009, intitulé « Les avions de la guerre d'Algérie » sous la signature de Jacques MOULIN.

Joyeuses fêtes et bonne année  
2015