



N° 3

Juillet 2022 – janvier 2023

Bulletin d'informations

« SECTEUR 370 »

AIR ET ESPACE 370



*« Voyez-vous dans la vie, il n'y a pas de solutions, il y a des forces en marche.
Il faut les créer et les solutions suivent. »*

Antoine de Saint Exupéry

Responsable de la publication : COL Jean Luc SIMONIN

Président du secteur 370

Tél : 02 38 63 46 71 Mob : 06 72 91 25 95 – Courriel : jeanluc.simonin370@gmail.com

Rédacteur: COL Jean Luc SIMONIN





MOT du PRESIDENT

Déjà la fin de l'année 2022 et la publication d'un nouvel exemplaire de nos activités. Mais la fin de l'année c'est aussi l'occasion de célébrer le début d'une nouvelle année. Alors chers amis du secteur 370, je vous souhaite à tous une bonne, excellente année. Ces quelques mots traditionnellement employés ne doivent pas nous faire oublier qu'ils viennent percuter maladroitement ceux qui sont dans la difficulté. Nos pensées les plus amicales vont vers chacun d'entre nous et n'oublie personne en chemin.



L'évolution de la situation internationale nous accompagne jour après jour avec son lot de difficultés qui nous impactent au quotidien. Les événements à l'Est de l'Europe nous rappellent que les états dont les principes fondateurs sont stables, écrits avec des mots aussi forts que DEMOCRATIE et PAIX, ces états sont menacés par des états souverains à la poigne dictatoriale. Le poids de la défense de la paix dans le monde vient percuter nos vies et nous mettre directement sous tension. Et si nous pensions que la crise de la COVID était derrière nous, c'est sans compter sur l'enfermement de l'empire du milieu dans une stratégie de lutte contre la COVID, globalement irrespirable, qui ravive en cette fin d'année le sentiment que l'équilibre du monde doit être un, au service de la santé publique, mais aussi au service de la paix.

Alors il faut faire front, prendre le meilleur de ce que nous rencontrons et le porter à bout de bras. Notre secteur cette année a partagé avec chacun de nombreux événements. Autant de commémorations, de conférences, de visites, de réunions, de projets lancés méritent bien d'être cités dans ces quelques pages qui suivent. Notre ligne d'action pour 2023 nous portera de nouveau vers la base aérienne, nous propulsera vers davantage d'actions vers la jeunesse, nous verra confirmer les projets ambitieux lancés cette année.

L'année 2023 pour le secteur sera une année riche, riche de votre présence, riche par votre engagement, riche par la trace que chacun laissera. Une nouvelle fois : Bonne et excellente année 2023.

Bien sûr nous n'oublions pas nos camarades toujours partis trop tôt et pour lesquels nous rendons un vibrant hommage à la fin de cette publication. Nous leur sommes reconnaissants du chemin parcouru ensemble.

Ma dernière pensée va vers nos adhérents en difficulté de santé ou simplement fatigué, notre solidarité vous accompagne.



BIENVENUE AUX NOUVEAUX ADHERENTS

Photos promises... photos dues : Les nouveaux adhérents de l'année 2022 : Merci à eux de nous avoir rejoint. Pour celles que nous avons pu récupérer...

<p>CNE Hervé KRUCKER</p>	<p>LCL Jean-Pierre LE MENACH</p> 	<p>SGT Enguerrand LEMAITRE</p> 
<p>LCL Claude PIERRE</p> 	<p>LTN Bernard MICHEL</p>	<p>CNE Fabrice LEJAY</p>



VIE DE L'ANORAA

NIVEAU NATIONAL

Nos représentants nationaux ont porté principalement deux dossiers qui nous concernaient directement :

- La deuxième partie du questionnaire sur l'aéronautique : Il s'agit de réaliser une bande dessinée qui intègre les valeurs de l'armée de l'air : respect / intégrité / service / excellence. Ce concours de BD concerne à la fois les écoles, collèges et Lycées. Le thème choisi doit permettre d'exprimer « les valeurs et l'histoire de l'armée de l'air et de l'espace ». Relayé au niveau local les participants contribueront à affirmer une belle image de l'AAE. Les résultats dans le prochain numéro.
- Une tombola a été lancée par l'E.ANORAAE et se termine mi-octobre 2023. Il s'agira pour nous de vendre les billets reçus, offrant ainsi la possibilité à ceux qui le souhaitent de gagner montres, foulards et médailles. L'AG sera l'occasion de nous mettre en route sur ce point.

Evènement particulier :

Notre résident a été invité le 11 novembre accompagné du porte drapeau national au déjeuner offert par le président de la république aux présidents des associations patriotiques



NIVEAU REGIONAL

Pas d'évènement particulier ; en effet la réunion qui était prévue a fait l'objet d'une annulation compte tenu des contraintes qu'il y avait sur le carburant à ce moment-là et il n'a pas été possible de la reporter. Cela aurait été l'occasion de partager les bonnes pratiques, mesurer l'engagement de chaque secteur et envisager si des actions communes peuvent voir le jour. Peut-être lors de la prochaine réunion de ce type nous en connaissons un peu plus sur chacun afin de progresser, fin 2023... 😊

NIVEAU SECTEUR

Nous avons publié un article dans AZUR et OR et envoyé un CR semestriel sur le site internet. Le dynamisme est affiché : continuons à le nourrir par nos actions.



VIE DU SECTEUR

REUNIONS DU SECTEUR ET DU BUREAU :

Il y a eu 3 réunions de bureau depuis le mois de septembre 2022. Cela peut sembler peu, mais nous avons réussi à mener nos projets de front avec la vie de notre secteur, rappelez-vous :

- Le projet CALENDRIER ;
- Le projet STELE ;
- Le projet SIMULATEUR DE VOL.

Nos participations :

- La JNR 2022 ;
- 1^{ère} conférence BA123 : point de situation BA123 et démantèlement des avions ;
- 2^{ème} conférence BA123 : La défense et écologie : écologie de la défense.

Tout cela est détaillé dans les paragraphes qui vont suivre.

PARTICIPATION AUX CEREMONIES MEMORIELLES / EVENEMENTS :

La participation aux différentes cérémonies reste un évènement très personnel et pour certains les contraintes liées au travail, à la famille et aux vacances sont plus fortes. La participation dans les communes du lieu de résidence est bien sûr privilégiée par d'autres. Toute nos présences ne peuvent être citées ici mais chacun a bien conscience de l'importance son engagement.

16 Aout : cérémonie de libération de la ville d'Artenay :

Ce mardi 16 août les cérémonies du 78^{ème} anniversaire de la libération de la ville (libérée par les troupes américaines du général PATTON) ainsi que celle du 77^{ème} anniversaire du retour des camps des prisonniers de guerre et déportés ont été perpétrées. Le souvenir de l'engagement des soldats américains, fantassins de 20 à 25 ans reste dans les mémoires de chacun, c'est un grand moment dans l'histoire de la commune. Les troupes du général PATTON sont entrées dans le Loiret en 3 colonnes bien distinctes. Les combats du sud se termineront plus tard à Beaugency. N'oublions pas qu'Artenay fut aussi une zone de parachutage d'armes et de munitions récupérées par les membres du réseau TURMA-VENGEANCE, un des plus vastes mouvements de résistance intérieure.





Les jeunes formés par le CIIRAA nous ont accompagnés pour cette cérémonie. Ils ont grandement contribué à mettre à l'honneur cette journée au travers de leur excellent comportement sur les rangs. Le CIIRAA les a bien formés.

16 août : cérémonie de la libération de la ville d'Orléans :

Si la libération de la ville d'Orléans par Jeanne d'Arc a eu lieu il y a quelque 500 ans plus tôt, le 16 août marque aussi la libération de la ville d'Orléans par les troupes du général PATTON. Vers 13h00 la 3^{ème} armée arrive dans le centre-ville. C'est dans une ville détruite par les bombardements que pénètrent les américains. Depuis la place du Martroi, on voit tout simplement le vide, il n'y a plus rien jusqu'à la Loire, dans la rue royale tous les immeubles ont été détruits.



Depuis les autorités civiles, locales, militaires se retrouvent pour une cérémonie commémorative et notre drapeau, tous les drapeaux sont mis à l'honneur.





Jeudi 15 septembre : conférence sur « WINSTON CHURCHILL » sur la BA123 :

Nous étions nombreux pour assister à la conférence préparée par le lieutenant-colonel GALLIANO, réserviste et adhérent du secteur 320. Cette conférence sera relayée en détail dans notre prochain numéro.

Samedi 1^{er} octobre : visite de la collection d'avion de l'armée de l'air et de l'espace à Châteaudun :

L'armée de l'air et de l'espace s'est retirée de Châteaudun et laisse derrière elle un patrimoine particulièrement remarquable. Une collection d'avions qui ne se trouve nulle part ailleurs. Les derniers à rejoindre ont été les Transall C160, NG et GABRIEL. Accueillis par le CNE Gérard Bassin et son équipe pour commenter tout ce qui a pu faire la renommée de l'armée de l'air, je le remercie pour nous avoir reçu avec une grande attention. Des plus jeunes étaient aussi présents et nous avons vu les paillettes qui animaient leurs yeux. Ils sont trop jeunes pour rejoindre l'armée de l'air et de l'espace mais la graine a été semée. Laissons le temps faire son œuvre.

C'est vers midi que nous nous sommes retrouvés pour partager un bon repas



Jeudi 6 octobre : participation à la JNR sur la BA123 :

Nous avons participé à la Journée Nationale du Réserviste sur la base aérienne 123. Celle-ci était organisée par le CIIRAAE pour la première fois sur la base aérienne et 3 collèges environnants étaient invités à cette occasion. Ainsi 150 jeunes de classes de troisième ont pu découvrir le monde militaire de l'armée de l'air et de l'espace. Notre travail consistait d'une part à encadrer les groupes de jeunes préalablement constitués pour les acheminer vers les différentes expositions préparées mais aussi à gérer certains stands où les jeunes devaient se mettre particulièrement en évidence. Le CIIRAAE nous avait notamment confié le stand du lancer de grenades : celui-ci comptait dans le classement du meilleur groupe et permettait de récompenser les meilleurs. Pour départager tout ce petit monde, un questionnaire leur avait été remis au début de la journée et sur chaque stand, les jeunes devaient répondre le plus précisément possible aux interrogations posées. Cette journée a vu aussi nos jeunes collégiens apprendre à déguster une ration militaire ; leurs accompagnants et professeurs ont été conquis par cette expérience. Le soutien apporté par nos membres a été apprécié et nul doute que 2023 nous permettra de nous engager davantage sur les JNR.



La participation des jeunes a été particulièrement dynamique, ils ont découvert de nombreuses ficelles du métier de militaire.

Jeudi 20 octobre : présentation de la BA123 aux réservistes citoyens :

Invités par le colonel Vernet à l'occasion d'une rencontre avec les réservistes citoyens RCDS de la base aérienne, nous avons partagé l'actualité de la base aérienne. Ce qui fait le quotidien du commandant de base, ses interrogations, sa vision stratégique du développement de la base, tout en renforçant la place de chaque entité défense, c'est une présentation singulière et personnelle qui a été faite. Les différents enjeux ont été brossés : le manque de place et la nécessité d'acquérir du foncier, la rénovation des bâtiments, l'arrivée de la BAAP (Brigade Aérienne d'Assaut et de Projection), la nouvelle entrée base et bien d'autres sujets.





Cette présentation a été suivie d'une rétrospective réalisée par le LCL Duval concernant les opérations liées à la dépollution de l'EAR279 de Châteaudun : en l'occurrence le démantèlement des carcasses d'avions et le reversement des moteurs.

Ainsi a été organisée l'enlèvement et l'élimination de 172 aéronefs en fin de vie, 27 avions C160 et 36 avions 262, 40 groupes électrogènes et le traitement de 31 containers 20 pieds contenant des débris d'avions accidentés. Le marché VEOILA qui traitait de cette partie a permis l'élimination de 1 600 tonnes de déchets.



Les moteurs étaient aussi concernés et 335 moteurs ont pu être éliminés. Auparavant une opération de séparation des aubes thoriées des demi-carter moteurs a eu lieu et 10 000 aubes ont ainsi pu être retirées. Cela a permis de diminuer le volume de matière thoriées et faire baisser le coût de l'élimination des déchets. La société DAHER a rempli cette mission.





Tous ceux qui sont venus étaient concentrés sur cette problématique d'élimination des avions, des avions les plus grands aux plus petits, du plus récent aux plus anciens, chacun regardait avec émotion ce défilé de diapositives qui arrachait un bout d'histoire personnelle au fond de chacun de nous. On a aimé cette conférence et on en a reparlé pendant le vin d'honneur servi, Icare passait d'une conversation à une autre, retissant sa toile avec les meilleurs moments rencontrés par chacun.

Jeudi 15 décembre : conférence « défense et écologie : écologie de la défense » :

Le lieutenant-colonel GALLIANO, réserviste de la base aérienne nous a présenté une excellente conférence sur le thème de la défense et l'écologie. Ci-dessous vous trouverez un court résumé de sa présentation, publié avec son accord et sa relecture. Votre serviteur se devait de faire corriger les notes prises lors de la présentation :

Guerre et écologie « écologie de guerre ? » : un nouveau paradigme ?

Paradigme : « la guerre et l'écologie » ou « l'écologie de guerre » : deux expressions qui ne seraient pas si éloignées ?

L'industrialisation du monde, sa transformation en amenant toujours plus de progrès a modifié le paysage de la guerre. En mécanisant de plus en plus ses armées, ses combats, les guerres du XX^{ème} siècle sont devenues les matrices de toutes les pollutions. Cependant une autre orientation se dessine au travers du prisme « russo-ukrainien » : nous entrevoyons la naissance d'une écologie de guerre. Cette confrontation fait se poser la question de la position des armées par rapport au changement climatique au temps des guerres de haute intensité.

En général la guerre bouleverse les capacités de productions industrielles, favorisant le développement de techniques de plus en plus énergivores. Les guerres du XX^{ème} siècle ont une lourde responsabilité, toutes les ressources ont été mobilisées vers les guerres industrielles modernes. Le pétrole est devenu le carburant essentiel des guerres mécanisées, la consommation énergétique a augmentée avec le gigantisme des armes militaires. Ainsi un B52



consommant 12 tonnes à l'heure et le F15 7 tonnes à l'heure caractérisent à eux deux ce besoin de concentration des matières premières. De même, pendant la guerre du Vietnam, 80 millions de litres de napalm ont été déversés, l'agent orange défoliant a transformé 40% des terres arables en zones noires. Ces pollutions ont gravement détérioré les habitats humains. Sur la même période, dans l'ancienne URSS, des villes minières se sont développées grâce à des camps de concentration générant des pollutions extrêmement importantes aux métaux lourds. La course à l'arme atomique s'est concrétisée par le tir de 468 bombes atomiques sur un même site en URSS alors que la France pendant ce temps réalisait 270 explosions nucléaires.

Les guerres ont radicalisé des pratiques, elles n'ont rien inventé mais amplifié leur impact sur l'écologie. Le conflit russo-ukrainien pourrait-il donner naissance à une écologie de guerre ?

L'économie aujourd'hui est vue comme une arme de guerre qui peut venir pénaliser les états agressifs. C'est l'arme des démocraties libérales fondée sur le droit international. Si la guerre destructrice de la Russie s'oppose à une guerre des ondes mises en place par l'Ukraine, en armant l'Ukraine nous défendons la démocratie, les démocraties contre la Russie. Cette guerre est une guerre asymétrique : il s'agit de débrancher la Russie et de provoquer la chute de Poutine. Pour cela l'écologie est au centre de celle-ci et le passage à la sobriété énergétique permet de punir la Russie et de diminuer notre consommation de gaz à effet de serre. La lutte contre le dérèglement climatique bat son plein, l'écologie de guerre vient heurter l'évolution de la société. Les européens s'orientent vers une régulation des énergies au nom de leur indépendance. Pour l'UE, la guerre doit stimuler la paix, il y a un nouveau réalisme écologique par rapport au stratégique, il ne s'agit plus de conquérir des territoires. Cette guerre est faite par une énergie fossile et non au nom d'une énergie fossile, en provoquant la réouverture des mines, elle remet le citoyen au centre du jeu, génère une mobilisation nationale et finalement une mobilisation citoyenne.

Est-ce que dans la formule « écologie de guerre » il n'y a pas finalement du « patriotisme écologique » ? Les armées doivent-elles aussi s'adapter au temps des guerres haute intensité face au changement climatique ?

Les armées sont confrontées au combat à haute intensité et les orientations les lois de programmation permettent de prendre en compte cette nouvelle problématique. Cependant l'état de nécessité permet un engagement des forces armées à l'identique de l'état de siège et de l'état de guerre. Dès lors que les moyens civils sont insuffisants, les armées viennent en appui du civil, le préfet faisant ses réquisitions. L'impact de la crise climatique dans la lutte contre les incendies, dans la crise sanitaire liée au COVID, les soutiens apportés après le passage d'un cyclone sont autant d'exemple des coopérations civilo-militaire mises en place. Mais cela affecte les capacités des armées. Les arbitrages futurs seront délicats : les missions seront-elles plus guerrières ou de soutien à une catastrophe environnementale ? Le militaire est-il encore un soldat ? Observe-t-on un effritement de la militarité ? On ne peut nier qu'il y a un verdissement progressif des armées. Le changement climatique est un multiplicateur de mesures pour l'OTAN et l'ONU dans une stratégie de prévention des conflits. Les solutions internationales négociées sont légitimes. Globalement les armées sont bien vues et de même le motif écologique monte. Toutefois une confusion se met en place entre engagement militaire et engagement écologique qui oblige à une redéfinition de l'essence même de la militarité. Le retour des conflits haute intensité et l'engagement sur les missions écologiques ont des conséquences sur la préparation des missions. Anticiper dans un monde instable s'oppose aux logiques de programmation sur 40 ans. Les arbitrages seront très délicats à mettre en œuvre.

Pour combien de temps est ce que les énergies fossiles continueront à être le nerf des guerres ? L'écologie de guerre relance la production d'énergies fossiles, mais en même temps l'Europe sonne le début d'une ère post-fossile. Cette nouvelle géopolitique est malgré tout déjà confrontée au besoin de nouveaux métaux pour les énergies solaire,



éolienne ou électrique. L'exploitation du lithium augmentera de 500% en 2050. Les décisions d'aujourd'hui auront un impact sur les conflits de demain.

Vendredi 16 décembre : Arrivée du 20^{ème} A400M sur la base aérienne



Le traditionnel "Water salute" pour accueillir notre 20^{ème} A400M. Le général LHERBETTE commandant le CFA (Commandement des Forces Aériennes) a caractérisé l'avion comme étant un facteur 4 : 4 fois plus loin, 4 fois plus lourds, 4 fois plus vite. La base aérienne fêtera les dix années de présence de l'A400M en 2023, avion qui permet d'être à la hauteur des missions qui sont confiées.



PROJETS DU SECTEUR

Projet « calendrier 2023 » :

Ce projet a été initié très tôt cette année, porté par Jean Jacques Gal et Jean Maurice Meyrault, nous avons recherché autant de photographies personnelles des avions que nous avons rencontrés. Au final chaque mois a trouvé ce qui le représentait le mieux et la construction du calendrier a débuté. Il nous a fallu de nombreux aller et retour pour voir émerger notre petite fierté. Un petit nombre d'exemplaires commandé, soit 250, la vente restant au sein de l'association. Ci-dessous les photographies ayant illustrées sa sortie :



L'objectif final reste d'arriver à financer quelques heures de vol au profit des élèves passant le brevet d'initiation aéronautique. Nous verrons fin janvier si le bilan d'une telle opération nous permet de tenir cet engagement...

Projet « simulateur de vol » :

Se donner de la visibilité : si le calendrier représentait une première pierre de l'édifice, nous permettait d'affirmer notre passion et de montrer une belle image de l'AAE, il nous fallait mettre en œuvre un projet plus pérenne, nous



permettant de rayonner au quotidien et au grés des évènements que nous rencontrerons. Ce groupe de travail constitué de 4 personnes dont Jean Jacques Gal, Claude Pierre, Jean Benoit Lapenne et Jean Yves Leveau a commencé à travailler et donner une première forme au projet.

Chacun porte une vision du projet et elles semblent complémentaires. Pendant que le premier a travaillé sur le « soft » permettant la mise en œuvre de l'outil, les autres ont présentés une idée finale de l'outil, se sont approchés au plus près d'un environnement cabine d'avion. Une prochaine réunion permettra d'y voir plus clair, le premier trimestre pourrait voir émerger un bel outil, utilisable par les jeunes en âge de scolarité...

Hâte de retourner sur le terrain...

Projet « stèle » :

Géré par Bruno Miquet, Jean Benoit Lapenne, Jean Yves Leveau, Claude Deiber, Henri Robin et Robert Aliaga, il pour but d'imaginer une action que nous pourrions mener en rapport avec toutes les stèles aéronautiques du département. Un projet de rénovation, un projet avec les écoles ou les municipalités, un projet se tournant vers la création d'une stèle ? Toutes les réflexions et recherches ont permis d'identifier un crash du côté de Sandillon pour lequel rien n'existait. Une possible piste d'action ? Les prochaines réunions nous le diront.

PROPOS DU CHANCELLIER

L'ANORAA et la réserve citoyenne mises à l'honneur :

félicitations et merci Jean Jacques

Jean Jacques Gal, réserviste citoyen du grade de commandant et membre de l'ANORAA a été tout particulièrement félicité à l'issue d'un travail fourni auprès de l'ESTA 15.061 Loiret. Ainsi les faits ont été relatés :

Réserviste citoyen employé en qualité de collaborateur bénévole au sein de l'escadron de soutien aéronautique « Loiret », le commandant Jean Jacques Gal a fait preuve de remarquables qualités humaines et professionnelles.

S'est tout particulièrement illustré de juin 2021 à mai 2022 par sa disponibilité exceptionnelle et son investissement sans faille dans l'optimisation et la répartition des surfaces de stockage des versions, outillages et équipements de servitudes de la flotte A400M. S'appuyant sur une riche expérience professionnelle acquise dans diverses sociétés civiles, spécialiste du Lean Management, il a mené un travail exceptionnel et proposé des solutions d'aménagement qui ont permis à l'unité de réaliser des gains substantiels en termes de surface de stockage.

Ses compétences dans le domaine de l'amélioration continue ont été une aide précieuse pour l'unité et la base aérienne notamment pour l'optimisation des flux logistiques et l'évaluation des besoins de stockage futurs. Unanimement apprécié pour ses conseils avisés et solutions pertinentes, les résultats obtenus ont été déterminants pour la préparation de la base aérienne à la livraison de 4 300m² de matériels qui accompagneront la montée en puissance de la flotte A400M entre 2022 et 2028.

Par son dynamisme, son engagement exemplaire et l'excellent du travail réalisé, le commandant Jean Jacques Gal mérite d'être félicité.



Nouveau décorés du secteur :

Trois médaillés pour les missions en lien avec les essais nucléaires :

- Edmond Swicarz ;
- Alain Schmitt ;
- Pierre Lopez.

Il s'agit de recevoir la médaille de la défense nationale avec agrafe défense et essais nucléaires.

Edmond a reçu sa médaille lors d'une cérémonie au sein de sa comune, pour Alain et Pierre cela reste à réaliser.

HISTOIRE DE L'ANORAA 370 **NOTRE HISTOIRE – VOTRE HISTOIRE**

Nouvelle rubrique qui j'espère vous plaira : initiée avec deux évènements qui ont marqués les mémoires de nos adhérents : Edmond SWIKCKAZ et Philippe GOLAIN sont mis à l'honneur.

SAPHIR : « LA BOMBE »

Récit de EDMOND SWICKARZ (mécanicien naviguant sur N2501 et Transall).

En 1965 j'ai participé aux essais nucléaires souterrains au Sahara à In Amguel. En novembre 1964 lors du tir d'une bombe atomique un nuage radioactif était généré suite à l'éclatement de la montagne. Ce nuage poussé par le vent ce jour-là s'est dirigé vers la base vie d'In Amguel mais a évité les installations de campement au dernier moment, la direction du vent ayant changée. A l'époque la météo n'était pas très fiable par manque de stations au Sahara.

Cet accident a décidé les autorités responsables d'améliorer les prévisions MTO du Sahara Sud. La base de Bricy fut désignée pour envoyer 3 avions Nord 2501 avec pour mission de faire des relevés météorologiques. J'ai été choisi en tant que mécanicien sol pour accompagner ce détachement à In Amguel du 22 février au 3 mars 1965 pour parer à des pannes éventuelles pouvant subvenir surtout sur les moteurs. Comme mécanicien mes connaissances en MTO étaient relativement faibles, j'ai dû consulter de la documentation à la bibliothèque du mess pour mieux cerner l'objectif de la mission.



Le 27 février s'est déroulé le premier vol des Nord 2501 avec un ingénieur météo à bord de chaque avion. Ceux-ci ont pris un cap différent de 120 degrés chacun pour effectuer des relevés de température sèche et humide à des points définis pour chacun des appareils, ainsi que la vitesse sol, le contrôle de la dérive etc..., bref : du travail pour le navigateur. Un thermomètre avait été installé au travers de la fixation du hublot du navigateur afin de prendre la température humide extérieure. La chaussette humide, bulbe de prise de température, était alimentée en eau par l'intérieur au fur et à mesure de l'évaporation constatée. Ces mesures permettaient de connaître l'hygrométrie du lieu avec calculs et abaques appropriés. Au retour des vols, avant midi, nous ignorions si le tir aurait lieu ce jour, nos résultats ne présageaient pas une MTO favorable du côté vent mais les relevés des autres avions n'étaient connus ni de nous, ni de l'ingénieur du vol, le débriefing n'ayant pas encore été effectué.

En attendant, direction le mess. On s'installe, discussions diverses sur le temps et l'exercice « tortue » de la veille. Ah oui ! la fameuse tortue. Cet exercice consistait à réunir tout le personnel de la base sous un très grand chapiteau dont la toile était soutenue par gonflage, les fuites étaient compensées par un compresseur d'air. Un millibar d'écart de pression suffisait à maintenir le dôme du chapiteau sans poteaux aussi bien gonflables que rigides. La toile assez légère soutenue par cette différence de pression ressemblait de par sa forme et son volume à une tortue géante, d'où son nom d'exercice. Deux sas de dépressurisation permettaient l'entrée et la sortie, nos oreilles le ressentait à chaque passage dans un sens comme dans l'autre. La toile ainsi tendue nous protégerait des éventuelles retombées radioactives issues de la montagne, suivant le vent si défavorable ou en cas de son changement de direction. Donc nous attendions d'être servi du déjeuner quand soudain les couverts et assiettes s'entrechoquent avec un cliquetis qui nous surprend tous. Après quelques secondes l'un de nous se ravise et crie ``La Bombe''.

Effectivement le sol tremblait comme un séisme terrestre, je ne saurais dire la magnitude mais elle était conséquente. Nous nous sommes dirigés en courant vers un monticule en ressentant les vibrations du sol sous nos chaussures avec un grondement sourd. Déjà des personnels de la base attendaient le tir qui s'effectue rituellement à midi. Sitôt grimpé j'ai aperçu la montagne qui tremblait et cela a duré plusieurs minutes. J'évalue ce temps à trois minutes minimum, 3 minutes c'est tout de même assez long. Une poussière se dégageait du mont comme si on secouait un tapis, un petit nuage s'est formé au-dessus du sommet dû à l'évent de décompression du souterrain ou a explosé l'engin atomique. Enfin le grondement cessa ainsi que les vibrations du sol. Un silence s'installa à ce moment-là pendant quelques secondes avant d'être rompu par les vrombissements du décollage des Vautours et hélicoptères. Les hélicos récupéraient les missiles d'analyse, tirés par les chasseurs-bombardiers, après leur descente en parachute.

La veille de notre décollage pour Orléans, un Nord fut chargé d'une grosse caisse en fond de cargo vers les coquilles (portes arrière de parachutage de matériel lourd).



Un ingénieur atomiste contrôla le chargement avec un compteur Geiger qui crépitait pas mal et s'atténuait un peu lors de l'éloignement du lieu où se trouvait une partie de l'équipage (mécanos). Je me suis hasardé de questionner le technicien de l'atome présent dans la soute sur la nature des prélèvements chargés dans le container. Ces gaz issus de l'explosion permettaient de vérifier la puissance exacte de la bombe et autres choses (radioactivité-déchets- etc...).

Je lui ai signalé que déjà 48h s'étaient écoulées et que les gaz prélevés pouvaient muter en d'autres éléments. Il m'a répondu que l'analyse même effectuée après quelque temps, ferait connaître par des calculs suivant la périodicité des éléments radioactifs et leur transmutation, l'identité exacte des isotopes et la puissance du phénomène lors de l'explosion.

Le lendemain, à l'atterrissage, à Bricy, nous attendait un véhicule de Saclay qui prit en charge le fameux colis radioactif. Celui-ci contenait des échantillons de gaz prélevés lors du tir, en sortie de souterrain et dans les missiles récupérés.

La mission s'est déroulée sans panne, seulement la routine des pleins d'essence 115/145 pour le décollage et 110 /130 pour le vol ainsi que les pleins d'huile assez conséquents sur les moteurs, jusqu'à 20 l/h sur certains propulseurs mais rarement, la normalité était une consommation de 5 à 10 litres à l'heure. La contenance du réservoir de 150 litres d'huile ne limitait pas trop l'autonomie de vol. L'essence 115/145 évitait dans les pays chauds l'auto-allumage et les bruits de cognements des moteurs avec engendrant une perte de tours et de puissance au décollage

Ce détachement a été particulièrement intéressant et instructif, nous avons réalisé 28h30 de vol, j'en ai un bon souvenir aujourd'hui.

CINQ SMB2 en OTASE

Récit de Philippe Golain, issu du journal de la 5^{ème} escadre de chasse. Publié avec son aimable autorisation et aidé de l'article paru dans la revue des anciens élèves de l'école de l'air n°165 de juin 2001.

La plupart d'entre nous ne savent pas ou ont oubliés qu'un traité équivalent à l'OTAN fut établi en 1957 pour les pays du sud-est asiatique et conclu entre les Etats Unis, la Grande Bretagne, la Nouvelle Zélande, le Pakistan, les Philippines, la Thaïlande et la France. Il fut bien évidemment appelé : Organisation du traité de l'Asie du sud –est ou OTASE. Nos grands chefs avaient décidé de participer aux manœuvres aériennes organisées en 1961., dans le cadre de ce traité se déroulant en Thaïlande.

Pour représenter dignement la France il fallait choisir dans l'élite de la défense aérienne. Choix sans doute délicat puisque ce fut finalement une désignation mixte :

- 5 SMB2 avec une quinzaine de pilotes des 10^{ème} et 12^{ème} escadre (CP et SCP)
- Le support logistiques, mécaniciens et équipements, transportés à bord de 4 NORATLAS des CT Franche Comté et Poitou de la 61^{ème} escadre basée à Orléans Bricy.
- L'opération était placée sous le commandement de la 10^{ème} escadre.

Pour l'époque, compte tenu des moyens existants en matière d'avions et d'infrastructure terrestres, projeter 5 SMB2 à l'autre bout de la planète constituait un challenge intéressant. Il fut bien entendu, relevé dans l'allégresse et sans aucun état d'âme (par les heureux élus).

Le MARCEL DASSAULT SMB2

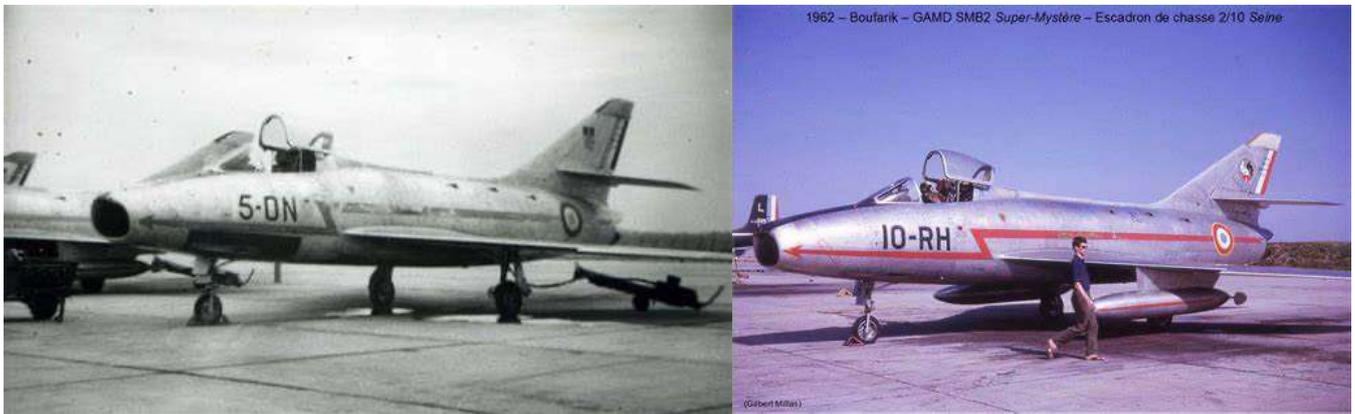
Il me paraît souhaitable de rappeler, principalement pour nos jeunes camarades, quelques une de ses caractéristiques, au regard des conditions et contraintes d'utilisation pour un aussi long déplacement. Premier



intercepteur français supersonique en palier, il disposait, avion lisse avec 2100 kg de pétrole d'une autonomie de vol limitée et variant entre 30 minutes et 1 heure selon l'altitude et le régime utilisé.

Le démarrage du réacteur ATAR s'effectuait au moyen d'air fortement comprimé fourni par de volumineuses et très lourdes bouteilles extérieures à l'avion, montées sur roulettes. Ce système privait l'avion d'autonomie de démarrage et constituait un handicap important en dehors de la majorité des terrains français non affectés à des escadres DAT et à fortiori sur ceux des pays étrangers.

En plus du compas gyrodirectionnel, l'aide à la navigation reposait sur des pays sans couverture radar (hors OTAN), essentiellement sur un radiocompas dont on connaît la sensibilité aux phénomènes radioélectriques tels que les orages. Les liaisons radio étaient assurées au moyen d'un poste VHF à 12 fréquences (sous réserve d'avoir mis en place avant le décollage les quartz correspondants) et d'un poste UHF utilisable avec les terrains militaires, dans le cadre de l'OTAN.



LA PREPARATION DU DEPLACEMENT

Les moyens logistiques indispensables au support de l'opération furent définis par une équipe de mécanos de la 10. Le groupe de transport basé à Orléans-Bricy reçut pour mission d'assurer avec 4 NORATLAS, les acheminements personnels et matériels nécessaires au bon déroulement du déplacement et de la mise en œuvre des 5 avions durant un mois.

Je fus chargé par le CDT BACHELIER, commandant la 10^{ème} escadre, de constituer un petit groupe de pilotes pour préparer la navigation du trajet. Heureusement nos amis du GLAM de Villacoublay purent nous procurer la documentation sur les terrains susceptibles de nous accueillir ainsi que quelques cartes plus ou moins récentes, des régions à survoler. Un camarade de la « 2 » ayant participé au convoyage de MYSTERE IV en Inde vint lors d'un exposé, nous faire bénéficier de l'expérience acquise au cours de son voyage.

Les SMB2 étaient équipés pour les voyages (2 bidons de 1000 litres de pétrole), le temps de vol maximum, sans vent pour une croisière à 30 000 pieds et 1 arrivée verticale était de 1h45. Ce qui nous laissait une réserve de 700 kg pour la percée éventuelle et l'atterrissage. Ce paramètre ajouté à d'autres données telles que : infrastructure des terrains potentiels, support local éventuel (escale AIRFRANCE), autorisations de survol accordées, aboutit au choix des étapes journalières suivantes : Creil – Brindisi – Téhéran – Bahreïn – Karachi – New Delhi – Calcutta – Bangkok avec une extension à Saigon et quelques stops en cours de chemin.

Les terrains de dégagement possibles étaient plutôt inexistantes, au cours de certaines étapes. De plus ils comportaient souvent de sérieuses contraintes, par exemples :

- TEHERAN - BARHEIN :
 - o Secours possible TABRIZ
 - o Piste en dur 1800 mètres, altitude 4 400 pieds
 - o Du fait de l'altitude, longueur de piste ramenée à 1660 mètres
 - o Décollage pleine charge pétrole avec PC possible si température extérieure < 12 degrés



- BAHREIN – KARACHI

Secours possible Sarjah

- Piste en sable compacté 1660m
- Pas de décollage pleine charge
- Occupation du terrain incertaine (RAF ?)
- En cas de pluies (c'est la saison) le terrain est impraticable

Pour assurer la meilleure sécurité possible (météo liaison radio) le dispositif suivant fut adopté :

1. Décollage des SMB2 en deux patrouilles de trois et 2 avec un intervalle de 15 / 20 minutes ;
2. NORATLAS précurseur sur le terrain de destination avec un contrôleur d'approche français à bord ;
3. 1 NORATLAS en vol sur la fin de l'étape ;
4. 1 NORATLAS en vol au début de l'étape ;
5. 1 NORATLAS récupérant le matériel après décollage des SMB2 et fermant la marche.

Par ailleurs, afin de perfectionner et de mettre en œuvre la phraséologie en langue anglaise, les pilotes désignés effectuèrent des exercices de percée (QGH et GCA) sur les terrains de Laon et d'Evreux sur lesquels étaient à l'époque basées des unités de l'USAF. Ainsi après plusieurs semaines de préparation intenses, toutes les équipes étaient fin prêtes à l'idée de réaliser enfin ce grand périple.

LE VOYAGE ALLER

La météo a mis son nez dans l'opération en étendant un épais voile de brouillard dans la région de Creil, le jour prévu pour le départ. Il fut donc reporté avec pour seule consigne : « décollage dès que le brouillard se lèvera ». C'est chose faite dans la matinée du 20 février 1961 et chacun se précipite pour récupérer sa valise en stand-by à son domicile ; laissant parfois sur le petit coin de la table un petit mot du style « Au revoir ma chérie, je suis parti pour un mois. Je t'embrasse... ».

Sur la photo prise avant le départ on aperçoit le NORATLAS d'accompagnement.





La première étape vers Brindisi se déroule sans fait notable.

Le lendemain, décollage vers Ankara avec survol du Péloponnèse. Terrain d'Ankara en vue, la première patrouille menée par le Capitaine Ortolo est bientôt face à la piste, en échelon, et prépare son break. Soudain le leader ressent une baisse brutale de régime, suivie par l'extinction du réacteur. Aucune alternative possible à une altitude de 500 pieds : éjection immédiate ! L'avion s'écrase un peu avant l'entrée de piste tandis que l'éjection se déroule sans problème pour le leader qui se pose comme une fleur à quelque centaine de mètres de son avion. L'équipier a juste le temps d'apercevoir l'entrée d'air du SMB2 de son leader aplatie avant de passer devant.

L'enquête menée ultérieurement conduira à une collision avec un volatile non identifié ayant provoqué l'écrasement de son entrée d'air, avec comme conséquence l'extinction du réacteur. Arrivée très remarquée qui eut les honneurs de la presse et déjà, un de chute à la seconde étape ! Cet accident, heureusement sans conséquence humaine a quelque peu entaché les relations avec nos hôtes. La situation étant par ailleurs tendue, car, suite à un problème de communication entre la France et la Turquie, les hauts représentants de l'armée de l'air turque nous attendaient sur le terrain d'Eskisehir, situé à quelque 200 km plus à l'ouest !

Ankara : profil bas. Oublions vite, espérant retrouver des cieux orientaux plus cléments ;

TEHERAN

Nous y apprécierons la chaleur de l'accueil des persans et la finesse du caviar (sans modération) ... Passage obligé au bazar dont les boutiques regorgent d'or et de tapis (c'est toujours vrai). Dans le quartier des tisserands les tapis sont disposés à même le trottoir et sur la chaussée. Ainsi livrés au fouflage des piétons et des véhicules, ils acquièrent de la souplesse et de la patine (ce n'est plus le cas). C'est ici que nous avons vérifié le bien-fondé de la réputation d'excellence des commerçants orientaux, ainsi que la force et la valeur de la parole donnée. Cette appréciation ne fera que se renforcer au fur et à mesure de notre avancée vers l'Est. L'anecdote suivante est un exemple : intéressé par un tapis chez un « bazari », celui-ci devant mon indécision à conclure, me proposa le marché suivant : « laissez-moi un acompte et emportez le tapis. Puisque vous repassez à Téhéran dans trois semaines, vous me réglerez le tapis si vous souhaitez le garder. Sinon vous en choisirez un autre 3 ; c'est exactement ce que je fis ». A partir de là les NORATLAS se remirent à prendre des kilos d'embonpoint...

Ci-dessous la chaîne de l'Elbrouz à Téhéran





BAHREIN

Nous nous retrouvons au milieu de nulle part. Dans cet endroit perdu, la distraction préférée des autochtones consiste à effectuer des allers et retours, avec leurs grosses américaines sur quelques kilomètres d'autoroute qui aboutit en plein désert...

KARASHI

Premier choc avec le sous-continent indien et l'Islam : grande pauvreté et régime sec. Pas question d'apprécier sous le chaud climat du pays un « petite mousse » bien fraîche.

NEW DELHI

C'est l'Inde et sa population colorée. La ville nous permet de gonfler encore nos bagages avec ses châles de cachemire (le véritable passe aisément au travers d'une bague) et son artisanat d'excellente qualité.

CALCUTTA

C'est le moment d'un nouveau choc. Nous avons l'impression d'être plongé dans le moyen âge en traversant la banlieue misérable, transportés dans un bus qui a tout du char à bœufs, muni d'un moteur et d'une volumineuse trompe à poire en guise d'avertisseur. Les « pousse-pousse » tirés à bras d'homme, véhiculent leurs clients à travers la ville et trotinant. Lorsque la nuit tombe, les trottoirs sont encombrés par les gens qui s'y allongent pour dormir. Il faut les enjamber pour rentrer à l'hôtel ! Au petit matin, une charrette passe et emporte les corps de ceux qui ne se sont pas réveillés. Ils iront alimenter les bûchers crématoires, qui brûlent sans discontinuer, sur les bords du fleuve d'Hooghly... Que d'émotions fortes et de découvertes enrichissantes vécues, au cours de ce périple dont le terme maintenant est proche.

LA DERNIERE ETAPE

Pour donner une certaine solennité à notre arrivée à Bangkok, la première patrouille est constituée par le CDT DESJOBERT, chef des OPS et le commandant de la base. La météo recueillie par le canal de la KLM (via Amsterdam !) donne à l'arrivée une base des nuages située à 10 000 pieds et 20 miles de visibilité sus la couche avec risque d'instabilité.

Un vrai temps de colonel me direz-vous : le décollage est donc décidé.

1^{ère} difficulté :

La visibilité horizontale n'est pas terrible à Calcutta. Il y a de la brume sèche dans les basses couches, alimentée par une bonne dose de pollution provenant de la ville. Dans ces conditions le numéro 2 perd son leader de vue au décollage et ne parvient pas à rassembler. Compte tenu de la sécurité pétrole à conserver, il n'est pas question d'orbiter à basse altitude pour tenter de se retrouver. Chacun part donc au cap à la montre.

2^{ème} difficulté :

Quelque part au-dessus de la Birmanie, le leader constate que son radio compas est HS. C'est trop tard pour faire demi-tour et il ne peut pas compter sur son équipier pour percer. Espérons et prions pour qu'il y ai quelques trous à l'arrivée pour passer sous la couche...

3^{ème} difficulté :

Il tombe des cordes à Bangkok. Un vrai temps de cochon... Il y a incontestablement un zéro de trop dans la prévision de « visi » obtenue à Calcutta. Quant au plafond, il est indéfinissable. Réaction de l'échelon précurseur : « Avec ce temps ils ne vont pas venir ». Le contrôleur d'approche n'est pas présent avec les contrôleurs américains dans la salle de contrôle. Tous les ingrédients d'un solide scénario catastrophe sont donc réunis, mais hélas il ne s'agit pas d'une fiction car *sie kommen*.

Comme entrée en matière nous assistons à la spectaculaire remise de gaz d'un 707 d'Air France, qui a manqué la piste. Pendant ce temps le numéro 2 arrivé verticale balise Bangkok, sans avoir de contact avec la tour, effectue sa percée radio compas. Il se retrouve sous la couche basse altitude, sous la pluie, et avec une visibilité très médiocre. Il se met alors à circuiter en recherchant le terrain dans les environs, tout en continuant à lancer des appels sur la



fréquence. Il entend bien quelques échanges mais personne ne répond à ses appels de plus en plus pressants (pas le bon accent sans doute !). Les apostrophes et les noms d'oiseaux se mettent alors à voler sur les ondes. « Toi le cowboy si je t'attrape je vais te cirer les moustaches » en est un exemple modeste. Le pétrole descend dangereusement et la 10 minute de vol (150 KG !) se met à clignoter. Il devient urgent de rechercher quelques rizières, assez accueillantes pour s'y cracher.

Leader de la patrouille 2, le Lt Czernij alias « Cul d'ours » arrive fort à propos, sur la fréquence et prends immédiatement conscience de la situation. Il lance aussitôt le message salvateur « Attention le terrain est situé 30km au nord de la balise » ... Dans le même temps, l'IFF déjà passé sur Emergency finit par attirer l'attention des contrôleurs américains pas très vigilants, devant leurs écrans radars, mais par ce temps ils n'ont pas de compatriote en l'air... Ils réagissent enfin, rapidement et à l'aide de quelques *Steer base* ramène notre équipier vers le terrain pour un atterrissage *Priority number One*. Ouf !... C'était vraiment juste et nous avons eu très chaud.

Mais qu'est-il advenu du leader dont l'arrivée est attendue dans le même espace-temps ? Ayant poursuivi sa navigation à l'estime sans avoir trouvé un trou dans la masse nuageuse, il dépasse son HEA Bangkok en mettant le cap sur le golfe du Siam. Lorsqu'il pense être suffisamment en mer, il effectue alors une percée « Kamikaze » et passe sous la couche, évitant ainsi les obstacles potentiels du relief. Ensuite cap au Nord et à basse altitude pour rejoindre la côte, tenter de s'y repérer, de gagner l'embouchure du fleuve Chao Phraya puis de le remonter jusqu'à Bangkok. Toute la manœuvre se payant, bien entendu, par la disparition de la sécurité pétrole et sans avoir la certitude de pouvoir gagner le terrain.

La fréquence de l'approche est, heureusement très animée entre temps. L'IFF de notre leader est enfin détectée alors qu'un lumignon rouge éclaire déjà le cockpit. C'est donc d'un œil inquiet qu'il scrute le sol, peu engageant, défilant sous lui. Malgré sa noirceur, le ciel restera clément. La piste n'aura jamais été atteinte avec autant de soulagement. Deux fois. Ouf !...

Nous avons pu voir une concrétisation incroyable de l'expression « Mouiller la liquette ». En effet nos deux « gaziers » sont sortis de leurs taxis avec leur combinaison anti G entièrement mouillée des pieds à la tête : pas un cm² de sec ! (Je vous assure que ce n'étais pas dû à la moiteur ambiante). Quant à leurs visages, ils reflétaient l'extrême intensité de la violence du stress vécu : DE..COM..PO..SES.

En fait d'arrivée fanfare, nous sommes passés « raduc » d'un retentissant « couac ».

BANGKOK

La préparation des manœuvres a rapidement repris ses droits avec les briefings aux divers participants basés à Bangkok. Notre mission qui consistait à réaliser des interceptions sur des « bandits » n'a pas présenté de difficulté particulière. Nous avons eu le plaisir de tirer quelques *Voodoo U.S.* tout surpris d'être piégé par des avions *frenchies*. Une rotation bien organisée du personnel nous a permis de visiter largement Bangkok, de compléter la collection de souvenirs (soieries, pierres précieuses, véritables antiquités ou ménagères en bronze...) et de faire connaissance avec des massages locaux réputés et relaxants...

SAIGON

A part quelques lustres du palais présidentiel et vitrines de la rue Catinat, les saïgonnais ont appréciés le double bang introduisant ma présentation, à basse altitude sur le port. Cette escapade à Saigon nous a valu une réception très enthousiaste et chaleureuse de la part de la colonie française et de notre ambassade. Après toutes ces émotions et journées bien remplies, le moment de prendre le chemin du retour est hélas arrivé.



LE RETOUR



Départ de Bangkok et queue d'un F84 Thaïlandais

Nous avons jusqu'alors laissé en sommeil d'importantes préoccupations à propos de l'étape de Karachi – Bahreïn. En effet nous avons appris à l'aller, qu'un jet Stream puissant (100 à 120 kts) souffle sur cette branche, d'ouest en est, pratiquement toute l'année. Nous l'aurions donc dans le nez. De plus à ces latitudes, la tropopause se situe très bas et, avec nos gros bidons, pas possible de grimper plus haut, sauf à utiliser la PC. C'est l'ambiance préparation « grand raid » et « Adieu camarades ! ». Tout le monde est, en effet, conscient qu'il y a un grand risque pour que « cela ne passe pas... ».

COMPOSITION DES PAIRES

1^{ère} patrouille : leader : capitaine Camus (dit le P'tit), commandant l'escadron 2/10

Equipier Lieutenant Damestoy (dit Pepito) du 2/12

2^{ème} patrouille : Lieutenant Golain, votre serviteur, accompagné du LT Chevrier (dit Jo la chèvre)

- Météo : 8/8 d'altostratus vers 15 000 sur l'ensemble du trajet
- Bonne visi sous la couche
- Terrain de secours : Sarjah dont l'occupation est incertaine et sa piste en sable de 1600 mètres
- Les avions sont parqués sur le taxiway, à l'entrée de la piste 27, pour supprimer le roulage
- Le plein des réservoirs externe est effectué avions sur vérins, en ligne de vol, pour ne pas manquer 1kg de pétrole
- Mise en route après autorisation donnée par la tour
- Décollage type décollage sur alerte, prise directe du cap, l'équipier rassemble pendant la montée. « Aléa jacta est... ».

Après avoir traversé durant la montée la couche d'altostratus nous nous heurtons à la tropopause vers 25 000 pieds. Conséquence : réduction de la distance franchissable de plus de 10%, sans l'effet du vent mal connu en altitude. Pas question d'utiliser la PC pour grimper à 30 000 pieds car nous aurions besoin d'un régime plus fort pour y tenir et risquerions, très fort, de perdre encore plus de distance franchissable. Le survol au-dessus des nuages, de la mer d'Oman se poursuit donc dans ces conditions.

Après environ 1h40 de vol, le numéro 1 commence à appeler Bahreïn en approche. Le contact est rapidement établi et le contrôleur donne ensuite régulièrement des Q.D.M., sans indication de distance car il n'y a pas de radar d'approche. Ces caps restent désespérément station avant et le temps s'écoule inexorablement.



Le rouge est bientôt mis. Il n'y a pas d'alternative et il faut continuer en espérant, enfin arriver à la verticale. Soudain, « le p'tit » annonce « extinction réacteur je commence à descendre ! ».

Silence angoissé sur les ondes ... et puis ... miracle !

Le leader ayant traversé la couche nuageuse annonce : « je suis verticale terrain ». Il effectue alors une magistrale prise de terrain et un impeccable atterrissage, turbine coupée (ils sont bien utiles ces exercices d'acontucou – atterrissage configuration turbine coupée).

Mais où est passé notre ami Pepito pendant ce temps ?

Lorsqu'il a senti la situation virer vers le rouge « Pepito » a cessé de « branler la manette » et se fait distancer par son leader. Il commence ensuite une descente lente, régime réduit, toujours au cap vers Bahreïn. Il traverse la couche nuageuse et à la sortie, divine surprise : l'île de Bahreïn et le terrain sont en vue à quelques kilomètres sous son nez. Il n'a plus qu'à continuer la descente, manette dans la poche, et atterrir dans la foulée. Il lui restera suffisamment de pétrole pour rouler jusqu'au parking avant l'extinction moteur !... *Well done* mais, ô combien tangent !

En voilà au moins deux à bon port. Et les autres ?

Après environ 1h30 de vol, j'ai la grande chance d'apercevoir dans un trou, bien placé, la côte Est de la presqu'île d'Oman. Rapide constat : près d'un quart d'heure de retard sur l'estime ! Compte tenu du pétrole restant et du nouveau temps calculé pour rejoindre Bahreïn, ça ne passe vraiment pas... Approchant de Sarjah, je commence à entendre les échanges radio de la patrouille me précédant, avec Bahreïn. Je comprends vite, que devant, cela sent fort le roussi. Décision : on se pose à Sarjah.

Appel sur la fréquence et réponse d'un contrôleur à l'accent oxfordien. C'est bon ! il y a au moins quelqu'un sur le terrain. Sans gisement radio compas sur la balise, j'apprends, par le même canal, qu'à la suite de travaux le câble d'alimentation a été sectionné. *Exit* le radio compas... On va donc faire sans, en continuant le vol de manière à percer en mer puis revenir sur la côte et rejoindre le terrain. Heureusement il n'a pas plu depuis deux jours et l'atterrissage sur la piste de sable s'effectue normalement.

Nous découvrons alors qu'un escadron de *Hunter* est stationné sur le terrain. Sauvés ! Nous aurons du pétrole pour regagner Bahreïn demain.



En attendant il faut intercepter le NORATLAS « balai », indispensable, avec ses bouteilles à air comprimé nécessaire pour notre mise en route (pour cela les *hunters* utilisent un système percutant de grosses cartouches à poudre, placées dans un barillet fixé sur le réacteur). Nos amis anglais de la tour s'en chargent et nous confirment bientôt l'arrivée à Bahreïn de la patrouille précédente dans les conditions que l'on connaît. Nous ressentons avec « Jo la chèvre » un immense soulagement.

Accueil très chaleureux de la part de nos amis anglais et rencontre surprenante en plein désert, avec leurs traditions très *British*. Pour le repas du soir, grande tenue : pantalon à parements, décorations pendantes. Avec « Jo » nous nous sentons, dans cette ambiance fastueuse, plutôt misérables avec nos pantalons et chemises d'été. La cravate nous l'avons emprunté à un collègue anglais !... Le matin réveil très sympathique avec un « *Sir, your cup of tea* ».

Puis le moment de rejoindre Bahreïn est arrivé : décollage bidons vides, en patrouille avec la PC. La piste n'a pas beaucoup apprécié car notre souffle a arraché quelques centaines de mètres de large plaques de sable. *Sorry sir...*



Nous venions fort heureusement de vivre au cours de cette étape les dernières frayeurs de cette expédition extrême-orientale.

Toutes les équipes de mécanos, de transporteurs et chasseurs ont largement contribué grâce à leur professionnalisme et à leur entraînement à la bonne réalisation de ce grand périple et au retour heureux des 4 SMB2 à Creil.

Il ne faut cependant pas oublier la part de chance indispensable pour faire pencher, dans les moments critiques, la balance du bon côté. Qui peut toutefois prétendre n'en avoir jamais bénéficié durant sa carrière, pour devenir un vieux pilote...

INTERNET

- sur l'Armée de l'Air : <https://www.defense.gouv.fr/air/>
- sur la Défense : <https://www.defense.gouv.fr/>
- sur l'ANORAA : <https://www.anoraa.org/>

<u>DIFFUSION DU BULLETIN</u>	<u>Tirage :</u>
<ul style="list-style-type: none"> - Base aérienne 123 et réservistes BA123 - Siège national - Président de la ZDO - Membres du Secteur 370 Orléanais 	<ul style="list-style-type: none"> - 7 exemplaires papier - 35 exemplaires envoyés par courrier électronique.

ANORAAE...micalement



**COMPOSITION DU COMITE DE SECTEUR ET DU BUREAU A L'ISSUE
DE L'ASSEMBLEE GENERALE DU 19 FEVRIER 2022**

Président(s) d'honneur :

LCL Roger MANSION COL Pierre MARCHAND CDT Henri ROBIN LCL Patrice SOULLIE

Président de secteur : COL Jean Luc SIMONIN (19/02/2022)

1er Vice-Président : CNE Basile LAPTCHOUK (09/03/2019)

Secrétaire : COL Pierre DEPLANQUE (20/11/2021)

Trésorier : LCL Daniel RADKOWSKI (07/03/2015)

Réfèrent : CNE Bruno Miquet (19/02/2022)

Chancelier : CDT Henri ROBIN (08/02/2020)

Communication : CDT Henri ROBIN (07/03/2015)

Comité de secteur 1er tiers : (élus ou réélus le 08/02/2020)

LTT Claude Raymond DEIBER

LTT RC Jean-Yves LEVEAU

LCL Daniel RADKOWSKI

LCL Jean-Luc SIMONIN

Comité de secteur 2ème tiers : (élus ou réélus le 20/11/2021)

LTT Claude BELORGEOT

COL Pierre DEPLANQUE

COL Claude HUYGHUES DES ETAGES

LTT Pierre LOPEZ

Comité de secteur 3ème tiers : (élus ou réélus le 19/02/2022)

LTT Robert ALIAGA

CNE Bruno MIQUET

CNE Basile LAPTCHOUK

LCL Jean-Michel VAPPERAU

Grands Electeurs : LTN Claude BELLORGEOT / LTN Pierre LOPEZ

Grand électeur suppléant : LTT Robert ALIAGA

Membre(s) Elu(s) de l'Entraide : CDT Henri ROBIN

Porte Drapeau :

LTN Claude Bellorgeot

CNE Basile LAPTCHOUK / LTT Claude Raymond DEIBER