



Navigateur aérien

sur

Bréguet 1050

Alizé

Bruno Boudet

SOMMAIRE :

Chapitre 1	Les débuts de 1980 à 1982
Chapitre 2	L'armement sur Alizé
Chapitre 3	Fagot Charlie au Liban en 1983
Chapitre 4	Retour au calme de 1984 à 1987
Chapitre 5	L'appontage
Chapitre 6	Le catapultage
Chapitre 7	Retour à la 6F de 1990 à 1992
Chapitre 8	Mission Balbuzard 28 janvier au 15 avril 1993
Chapitre 9	La qualification appontage
Chapitre 10	de mars 1993 au 22 mars 1996 et la fin

Bibliographie :

Carnets de vol

Cahiers de missions gardés depuis 1980.

Les avions BREGUET éditions DOCAVIA

Aviation Magazine

Le fanatique de l'aviation

Documentations technique et tactique

Crédit photographique :

Photographies de l'auteur

Ban Nîmes-garons

Marine nationale

L'auteur : Bruno Boudet

Né le 18 juillet 1955 à Bordeaux

5 mai 1975 : engagement dans la Marine nationale

Cours préparatoire de l'Aéronautique navale sur la base de Fréjus St Raphaël

Cours de navigateur aérien à l'école du personnel volant sur la base de Nîmes-Garons sur C47 Dakota

1 août 1976 : breveté navigateur aérien

21 septembre 1976 au 17 septembre 1980 : Affecté à la flottille 21F sur Breguet Atlantic

17 septembre 1980 au 4 octobre 1982 : Affecté à la flottille 6F sur Breguet Alizé

4 octobre 1982 au 18 juin 1983 : Brevet supérieur de navigateur aérien à l'école du personnel volant sur la base de Nîmes-Garons
Sur C47 Dakota et Breguet Atlantic

18 juin 1983 au 1^{er} septembre 1987 : Affecté à la flottille 6F sur Breguet Alizé

1^{er} septembre 1987 au 3 septembre 1990 : Instructeur navigateur à l'école du personnel volant sur Nord 262 E

3 septembre 1990 au 10 août 1996 : Affecté à la flottille 6F sur Breguet Alizé

10 août 1996 au 14 août 1998 : Affecté à l'escadrille 9S basée à Nouméa Tontouta sur Falcon 200 Gardian

9 novembre 1998 au 6 septembre 2004 : Instructeur navigateur à l'école du personnel volant sur Nord 262 E

6 septembre 2004 au 3 septembre 2007 : Affecté au PC opérations de la base de Nîmes-Garons

3 septembre 2007 : Affecté au Centre d'expérimentation de l'Aviation navale sur Breguet Atlantique 2

7850 heures de vol dont :

320 sur C47 Dakota

1595 sur Atlantic

1872 sur Nord 262^E

3156 sur Alizé , 542 appontages dont 119 de nuit et 533 catapultages dont 66 de nuit

592 sur Falcon 200 Gardian

Le reste sur Piper Navajo, Xingu, Puma, Dauphin, Lynx, DC6, Transall, C130, CM 175, Alouette III et Atlantique 2

En 2010, l'aviation navale fêtera ses 100 ans. Dès l'apparition des premiers hydravions, la Marine Nationale s'intéresse à ces nouvelles machines qui permettent de voir plus loin. Installé sur l'aérodrome de Fréjus Saint-Raphaël en 1911, l'existence du service de l'aviation maritime est formalisée le 20 mars 1912 et le 8 septembre 1916, la commission d'études pratiques d'aéronautique (CEPA) voit le jour. Sa mission est de procéder aux études expérimentales de tous les aéronefs et matériels proposés à la Marine Nationale. Cette formation existe toujours. Basée à Hyères depuis 1995 elle aura testé tous les hydravions, avions et hélicoptères destinés à servir dans l'Aéronavale. C'est au sein de celle-ci que je finirais une carrière de navigateur aérien qui aura duré 37 ans, plus d'un tiers de toute l'histoire de l'aviation. Pour les gens de notre génération, nés dans les années 50 et qui s'intéresse un peu à cette histoire nous avons des témoignages exceptionnels sur toute l'étendue de l'époque. Nos grands parents ont connu les débuts et la première guerre mondiale, nos parents sont nés juste avant la seconde qui a permis malgré tout une évolution notable. Nous sommes arrivés sur le marché du travail à un moment où cette évolution a pris un rythme exponentiel.

Dès ma naissance, je baigne dans l'aéronautique. Mon père vient de quitter l'usine Latécoère de Biscarrosse au sein de laquelle il travaillait comme ajusteur sur les LATE 631 dernier hydravion de ligne, pour rejoindre la SFERMA (devenue SOGERMA) basée sur le terrain de Bordeaux-Mérignac. J'attrape rapidement le virus .Gavé de "Battler Britton", "Biggles" et autres "Rapaces" en passant par "le grand cirque" lu au CM1, je suis baptisé par mon père en 1968 lors d'un vol en Jodel D112 . Grace à des bourses et un peu de travail à la poste je passe mon brevet de pilote privé la même année que le bac. Après quelques hésitations, je postule pour l'aéronavale avec l'espoir de devenir pilote de porte-avions comme Buck Danny évidemment.

Après les test passé au CEMPNA de Toulon, me voici sélectionné pour la spécialité de navigateur aérien. Je connais son boulot,... dans les bandes dessinées, c'est lui qui se trompe tout le temps. Ca promet...

Contrairement à ce que tout le monde croit, les avions ne sont pas tous remplis de pilotes. La notion d'équipage est apparue avec l'aviation. Devant la charge de travail, le pilote sera rapidement aidé d'un mécanicien .Des les premières missions de guerre, un observateur sera rajouté dans l'équipage. Avec l'évolution de la technique et celle des missions, les électroniciens de bord verront leur apparition. En tant que gestionnaire du vol l'observateur devenu navigateur par la suite est une pièce maitresse de l'équipage. Il rassemble la documentation nécessaire , prépare le vol ,exécute la mission et participe activement au compte rendu .En tant que "pailleux" de l'équipage rien ne doit lui échapper. On le montre souvent comme quelqu'un de très calme. Il doit l'être devant toutes les situations. De plus il est au centre de l'action et donc surveillé par tout le monde.

Qui connaît Paul Comet, le navigateur de Mermoz ; qui connaît Jean de Pange le célèbre navigateur-pilote du Normandie Niémen. La littérature aéronautique est très pauvre dans le domaine. Ce n'est pas un métier spectaculaire mais ce n'est pas une raison d'en consommer autant qu'au cinéma : un dans Top Gun, trois dans Le vol de l'Intruder, un dans Porte-avions X. Montré comme un héros dans Air force, mais comme un pleutre dans Memphis belle, il est rarement celui que s'arrache les filles après l'atterrissage. Nous sommes quelques uns à lutter pour une meilleure image de la spécialité.

Donc, me voila au cours de navigateur en 1975, sur C47 DAKOTA. Grosse impression en montant pour la première fois dans cet avion mythique qui vole encore 30 ans après la libération. Le numéro 25 a même participé au débarquement en Normandie. Rapidement les moniteurs vont s'occuper à nous réveiller. Voler sur Warbird n'est pas si facile.

A l'issue du cours ,je suis affecté pour 4 ans à la Flottille 21F et vole sur Breguet Atlantic. Ce sera une période très intense, pleine de découverte et de voyages dans le monde entier. Mais je me suis engagé dans l'aéronavale, il faut que je goute à la vie embarquée. Pour cela il faut voler sur Alizé. En septembre 1980 je suis affecté à la Flottille 6F qui vole sur Alizé depuis 1959. Une nouvelle aventure commence. L'ouvrage que je vous propose retrace la vie d'un navigateur de Breguet Alizé .Il n'a pas été écrit seulement grâce aux souvenirs car j'ai eu la bonne idée de garder tous les petits cahiers qui nous servaient de journal de bord pendant les vols, et d'avoir souvent mon appareil photo à bord. Il est dédié à tous les équipages et techniciens qui ont volé et travaillé sur cet avion depuis 1956, sans oublier ceux qui ont donné leur vie à son bord ou pour sa mise en œuvre.

LES DEBUTS 1980 A 1982



Mars 1981, la flottille 6F embarque sur le porte-avions Clémenceau pour l'exercice GALA. Pour cette sortie le thème est l'affrontement de deux forces navales franco-françaises.

D'un coté, les Bleus :

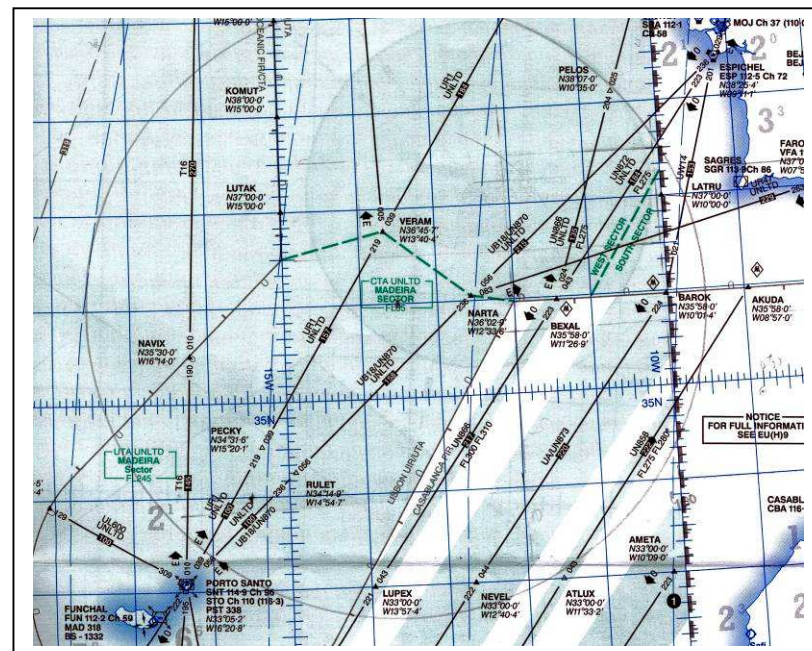
- PA CLEMENCEAU
- Croiseur COLBERT
- Frégate TOURVILLE
- Escorteur d'escadre GUEPRATTE
- Escorteur d'escadre D'ESTREES
- Aviso D'ESTIENNE D'ORVES
- Ravitailleur MEUSE

De l'autre, les Oranges :

- Frégate DUGAY-TROUIN
- Escorteur d'escadre DUPETIT-THOUARS
- Escorteur d'escadre CASABIANCA
- Aviso DETROYAT
- Aviso JEAN MOULIN
- Ravitailleur DURANCE
- Sous-marins MARSOUIN, AGOSTA et OUESSANT

La bataille s'annonce rude....

La zone de l'exercice se situe entre le Portugal et Madère. Loin de tout point de recalage de navigation les vols seront intéressants .C'est la première fois que j'affronte l'océan Atlantique. Arrivé en septembre 1980 je totalise 1700 heures de vol dont 1500 sur Atlantic et seulement 200 sur Alizé. J'avoue être un peu inquiet. Heureusement je suis avec un équipage d'anciens : Le pilote et chef de bord, l'enseigne de vaisseau Couloigner est le tricot bleu de la 6F. Le radariste, le premier maître Benoit est également un moustachu. En passant Gibraltar nous ouvrons les caisses de cartes. Il nous manque celles



de la zone de travail. Pas de panique nos anciens connaissant le PA ne perdent pas de temps. En deux coups de crayons, ils nous tracent un bon canevas conforme et le font tirer en " plusieurs exemplaires" par l'imprimerie du bord. Après distribution chacun va choyer sa carte. En fait seul le graticule terrestre apparaît. Le minuscule îlot de Porto Santo apparaît dans le sud-ouest. Ce sera le seul point de côte susceptible de recalculer notre estime si nous le détectons au radar.

Parlons du matériel de navigation du Breguet 1050 Alizé de 1981. L'avion date de 1959 et son équipement également.

La radionavigation se résume à un TACAN (DME militaire que l'on trouve sur les bases et les bateaux) et un radio-compass.

Le radar est souvent le seul moyen de recalculer la navigation sur des points de côtes bien connus.

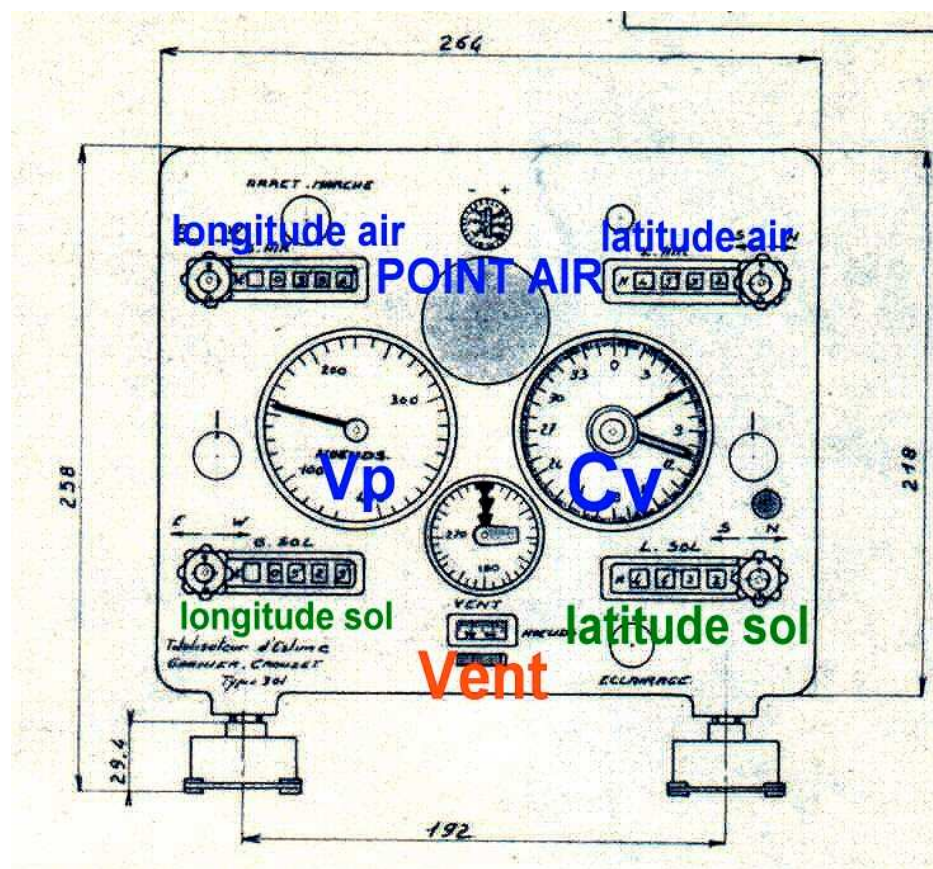
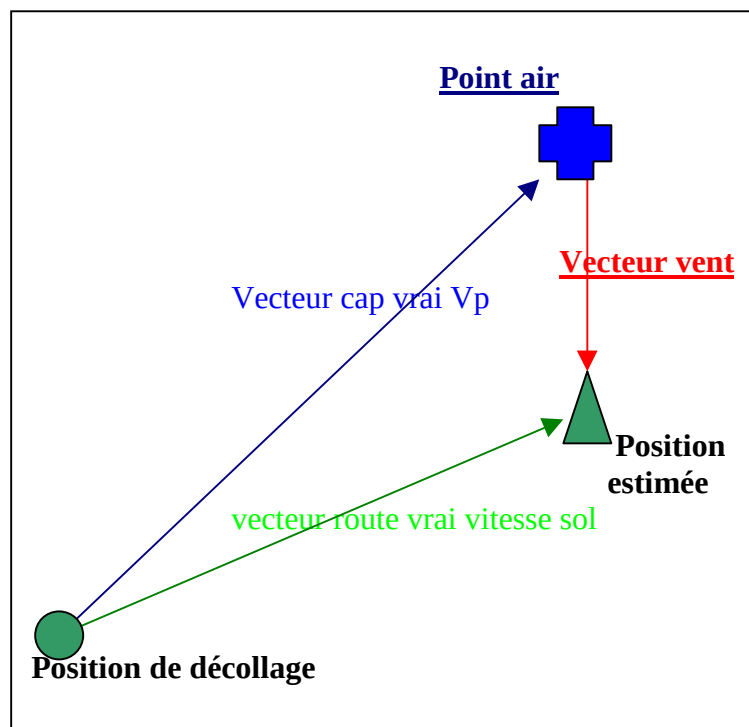
Pour un suivi plus efficace de la position de l'avion, le navigateur dispose d'un calculateur de navigation à l'estime. L'ensemble GARNIER-CROUZET est un très lointain ancêtre des FMS. Pesant 12 kg il délivre une position estimée de l'avion (latitude longitude) et c'est tout !

Je le connais bien puisque j'ai appris à naviguer sur C47 Dakota qui possède le même équipement.

Il reçoit le cap vrai et la vitesse propre de l'avion, éléments assez précis.

Le navigateur affiche le vent estimé et la position de décollage.

Le calculateur fait le triangle des vitesses et délivre en permanence la position estimée de l'avion.



LE CALCULATEUR SUR LA PLANCHE DE L'ELEVE NAVIGATEUR SUR LE C47 DAKOTA

Le calculateur est entouré des instruments principaux :

- le badin
- l'altimètre
- le thermomètre

Ces trois instruments permettent de calculer la vitesse propre par l'intermédiaire de l'anémomètre compensé qui se trouve à l'intérieur du calculateur .

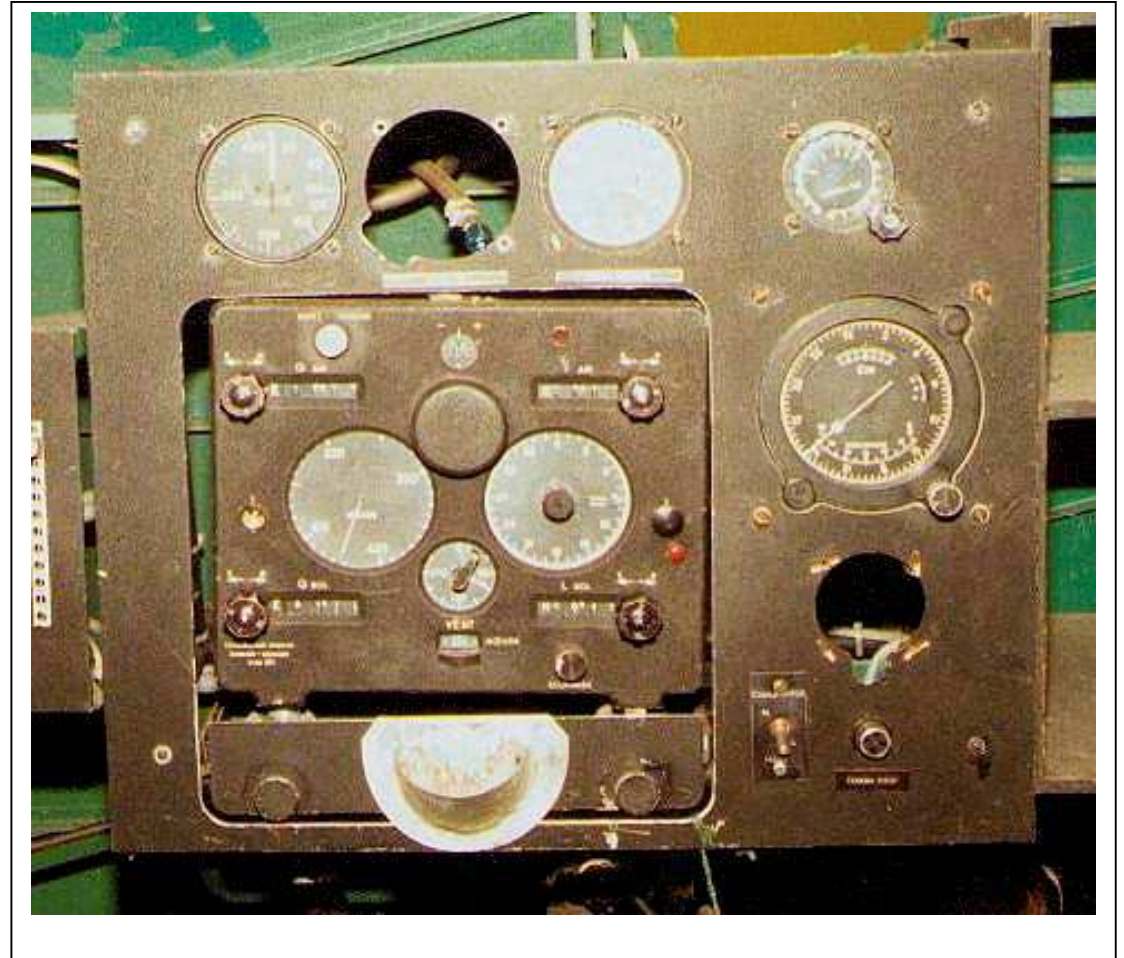
- à droite l'indicateur de cap magnétique que l'on transforme en cap vrai en affichant la déclinaison.

Tous ces éléments sont envoyés dans le calculateur qui est une merveille d'horlogerie. Rien d'électronique à l'intérieur. Conçu dans la fin des années 50 ce Garnier-Crouzet n'est fait que de belles roues dentées, petits moteurs électriques et capsules anéroïdes.

Comme il est écrit dans le manuel d'utilisation : le calculateur délivre une position estimée qui peut dériver dans le temps. Le navigateur doit surveiller l'évolution du vent et recalculer la position chaque fois qu'il détecte un décalage.

Plus facile à dire qu'à faire !

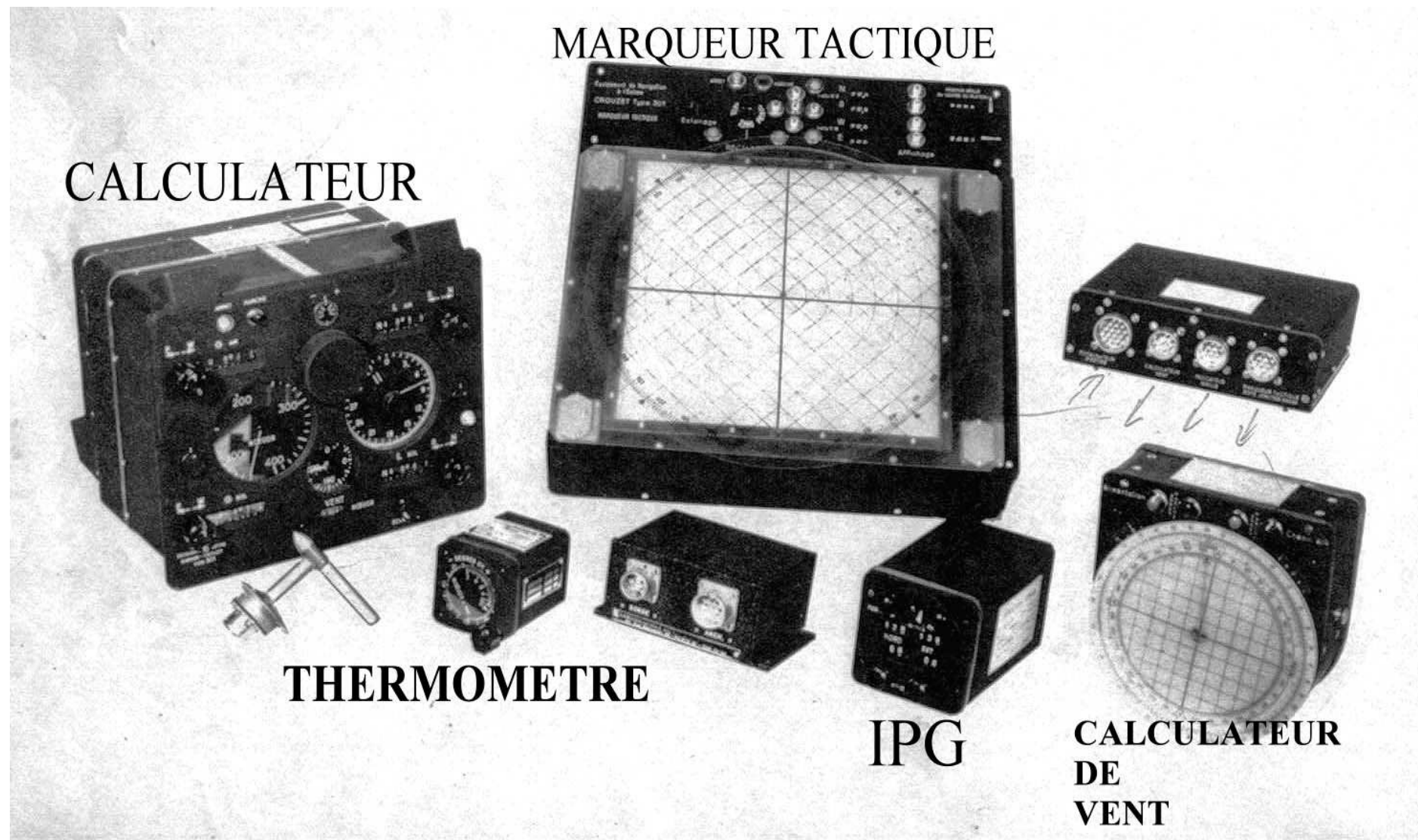
Le cours de navigateur durait 9 mois et nous y faisons 250 heures de vols !





Pour le commun des mortels chaque point est défini par la latitude et la longitude : pour corser la lecture les ingénieurs ont fait l'inverse sur le calculateur GC 30.

INSTALLATION DE L'ALIZE



Comparé au C47 l'ALIZE possédait un ensemble de navigation très sophistiqué et adapté à l'avion dont la cabine était très étroite. Le calculateur plutôt encombrant était positionné " judicieusement " derrière le siège du pilote. Pour le mettre en œuvre le navigateur devait soit reculer son siège, soit se contorsionner en se dégageant de son harnachement (on vole attaché en permanence). La position géographique sol était très difficile à lire voire impossible la nuit. L'affichage du vent demandait des yeux de couturière....

Pour aider le navigateur le calculateur envoyait la position vers un petit cadran qui transformait les coordonnées géographiques en coordonnées grille :

L'Indicateur de Position Grille L' IPG

La grille dont l'origine était le coin SUD OUEST mesurait 1000 nautiques sur 1000.

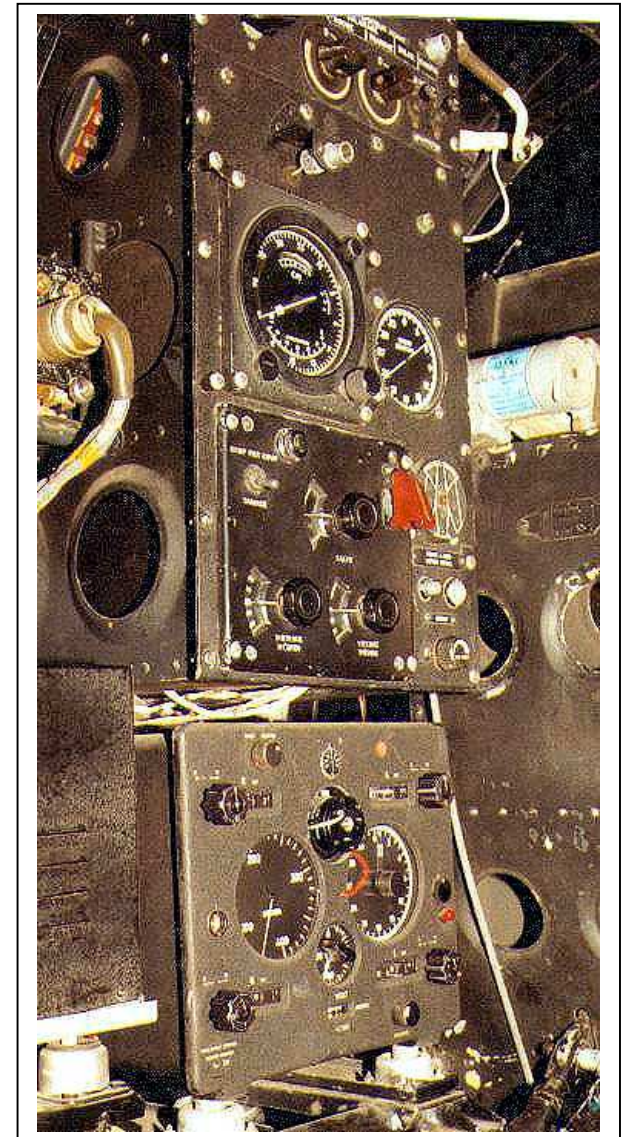
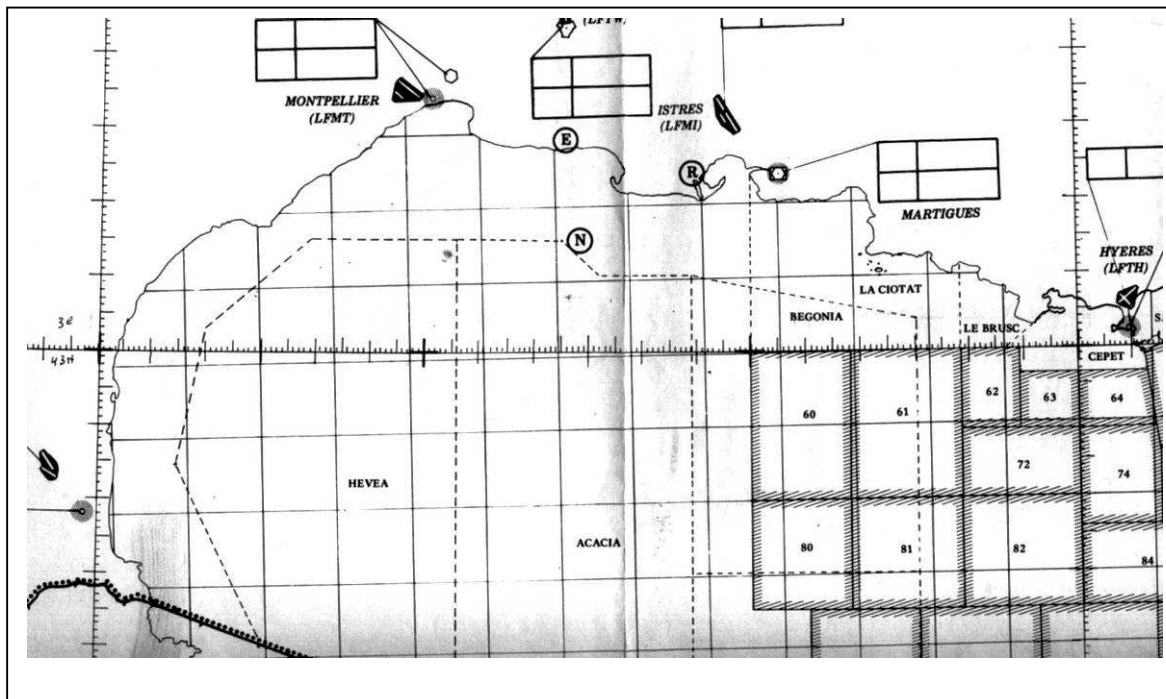
Habituellement le navigateur prenait le point de coordonnées 500-500 comme origine et le positionnait près de la zone de travail.

Il ne lui restait plus qu'à tracer de carrés de 10 sur 10 nautiques sur sa carte.

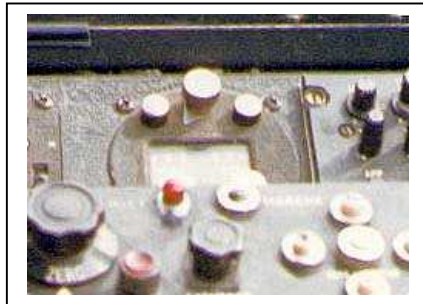
Ce tracé surchargeait la carte et il fallait tout gommer après le débriefing.

Pour les vols à partir de Nîmes des carte IPG ont été tracées et imprimées.

Le point 500/500 se trouvait sur le 43N et 006 E.



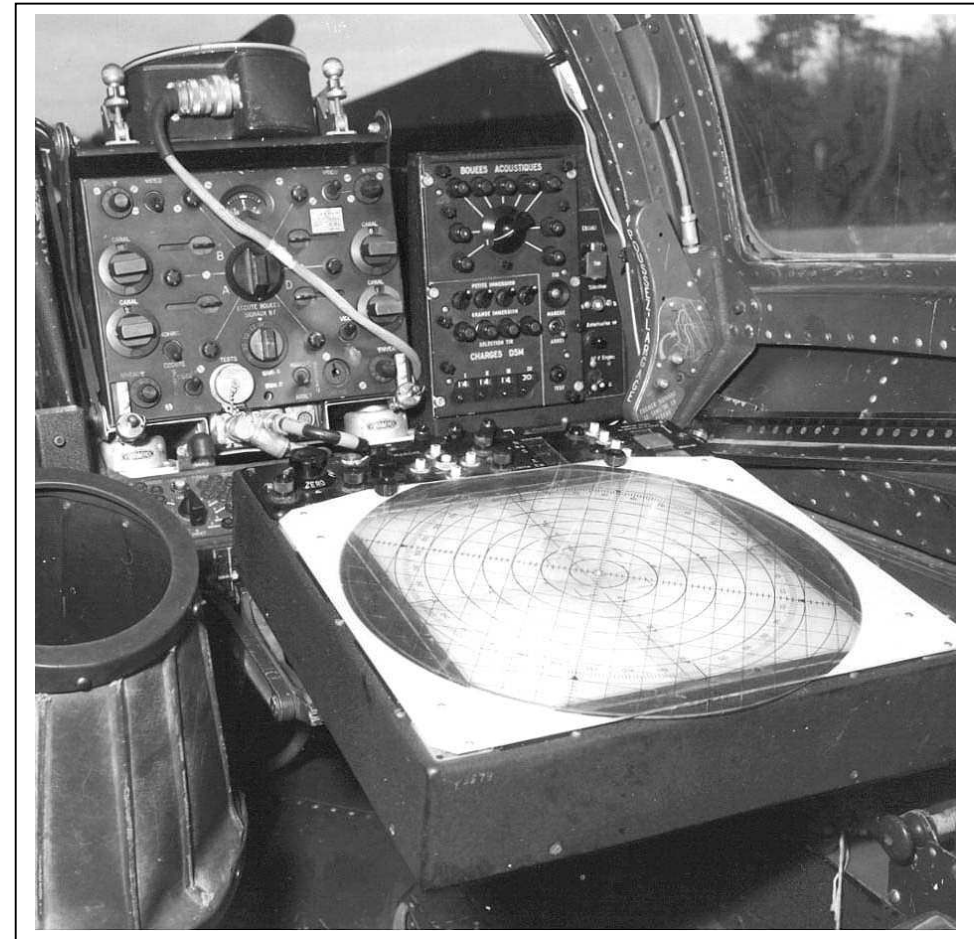
Si le calculateur était mal placé, il en était de même pour l'IPG qui se trouvait derrière le marqueur tactique. Cette table traçante des premiers temps était surtout utilisée pour poser la carte dessus.

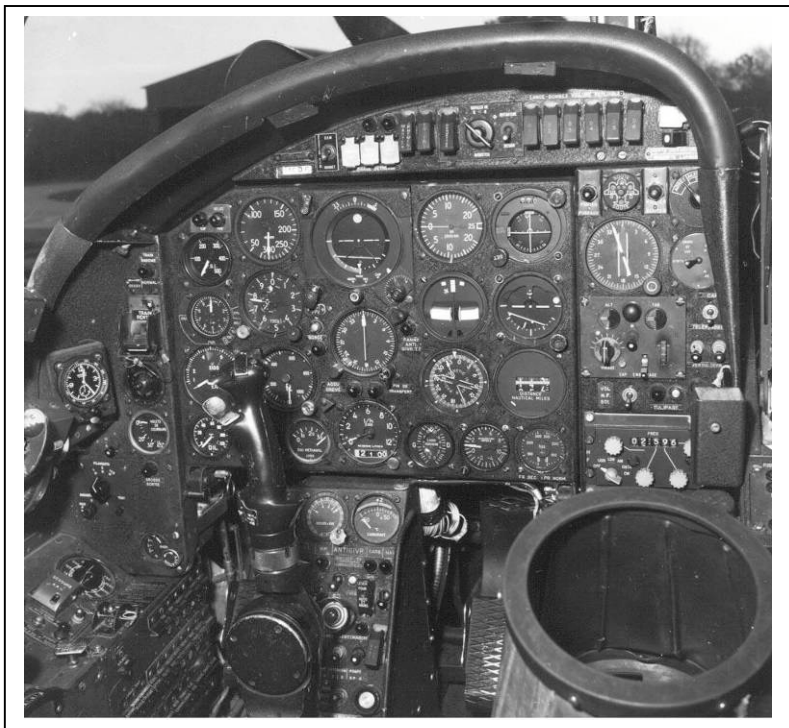


Pour lire les coordonnées il fallait se pencher en avant. La nuit sans lampe pour éclairer les minuscules cadrans c'était quasiment impossible. Pourtant c'était très utile car le navigateur n'était pas obligé de tracer sa route sur la carte sans arrêt.

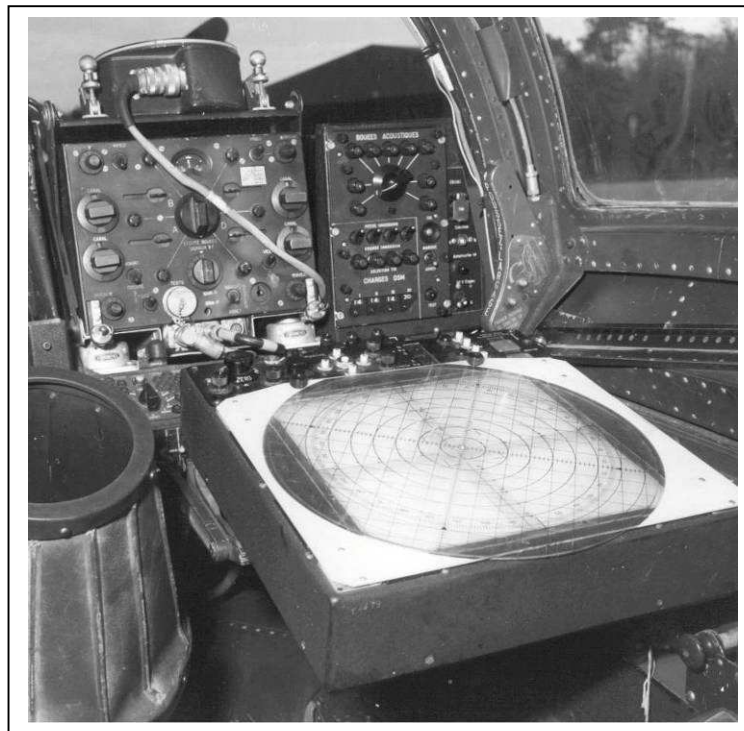
Pour recalculer son estime il pouvait soit faire le point en mesurant des relèvements-distances au radar dont on voit la chaussette à gauche du marqueur tactique ou se servir du TACAN. Mais seule les bases militaires possèdent des balises et celle des bateaux étaient la plupart du temps coupées pour des raisons de discrétions.

C'est avec ces équipements ultra modernes que nous allions affronter l'Océan Atlantique à la recherche de nos ennemis les ORANGES.

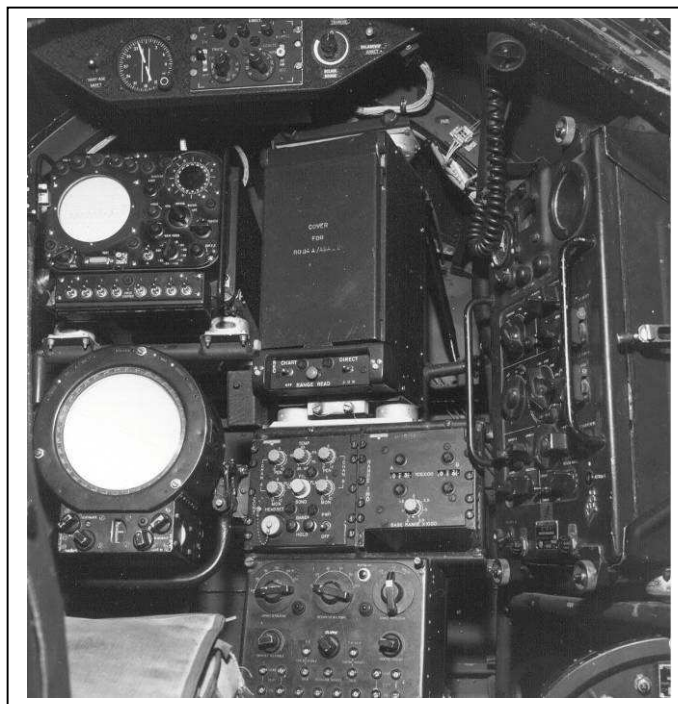




LE PILOTE



LE NAVIGATEUR



LE RADARISTE

14 MARS 1981

MISSION : Rechercher la force ORANGE estimée dans le nord du porte-avions

Nous serons sous le contrôle du Croiseur Colbert qui se trouve à 70 nautiques dans de Nord –est.

Le catapultage est prévu à 15h50 et l'appontage à 18h22 précises.

Notre Alizé sera le numéro 1.

14h30 briefing en salle renseignement : Voler le plus loin au nord pour ramener toute information sur la présence des ennemis

La plus grande discrétion est requise : les bateaux couperont leur radar et leurs balises TACAN ; merci pour notre retour.

14h50 briefing équipage succinct : nous partirons sur l'axe prévu en montant vers 10 000 pieds pour économiser le pétrole. Le radar sera en route en permanence et le détecteur de radar également. Ce sera sûrement notre seule source de renseignement. Il faudra garder le PA au contact radar le plus longtemps possible pour suivre sa route. Pour la navigation il n'y aura aucun point de côte pour faire le point et encore moins de radionavigation. La météo annonce une couche de strato-cumulus en dessous de 10000 pieds. De toute façon pas question de lire le vent sur la mer à cette altitude. Donc ce sera de l'estime recalée sur la position du PA qui nous fera un point radar. Ensuite les bateaux rencontrés sur le trajet dont nous aurons relevé la route et la vitesse précises nous ferons également de bonnes balises mobiles. Le pilote et le radariste n'ont pas l'air de s'inquiéter. Moi, si.

15h25 AVIA appelle les équipages aux appareils et nous montons sur le pont vers notre numéro 1. J'ai pris la position du PA avant de monter.

Jusqu'à l'heure du catapultage il faudrait l'entretenir .D'habitude nous recalons après la sortie du pont sur un point de côte. Aujourd'hui il faudra se contenter de cette position améliorée d'une estime de la route du porte-avions.

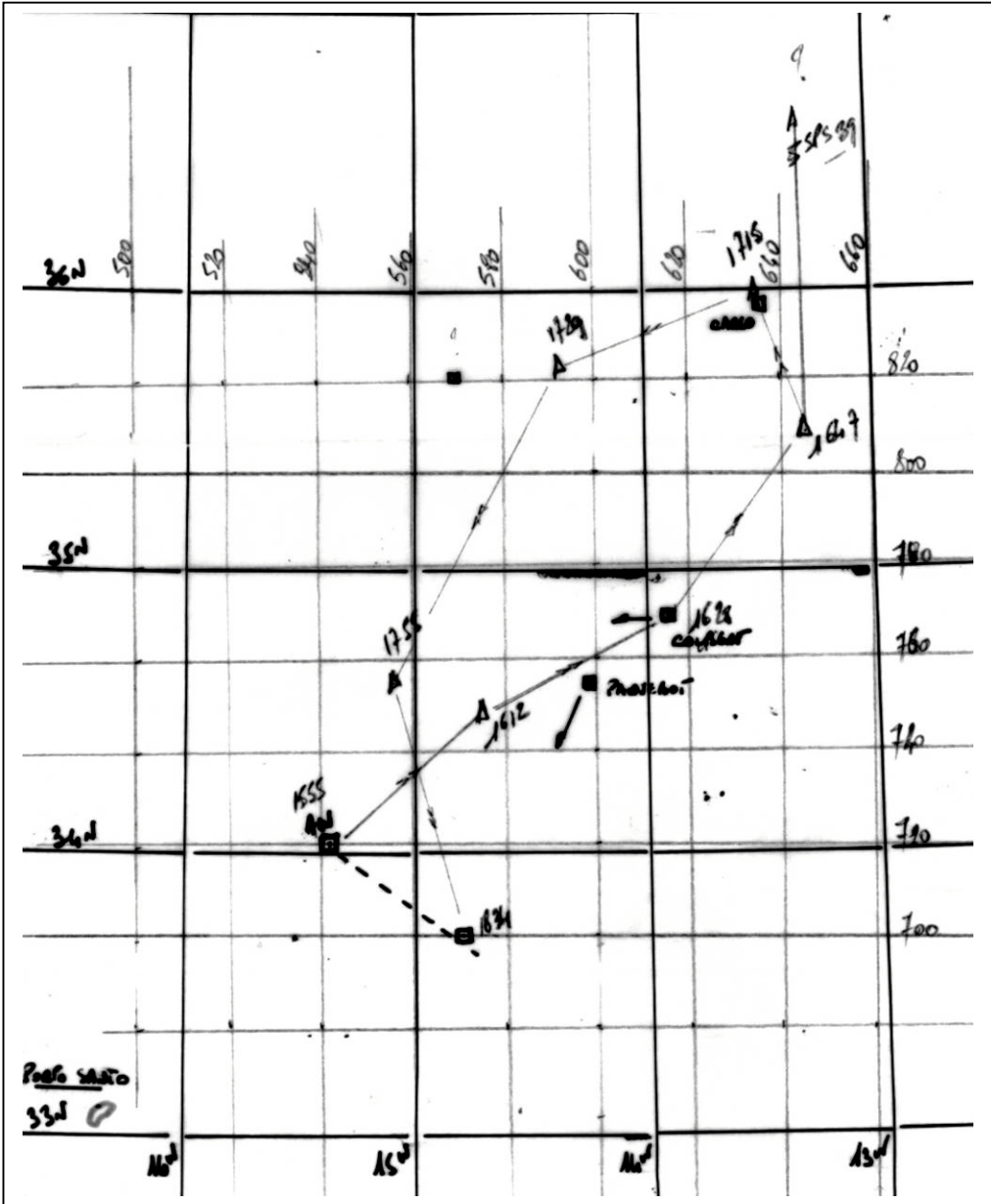
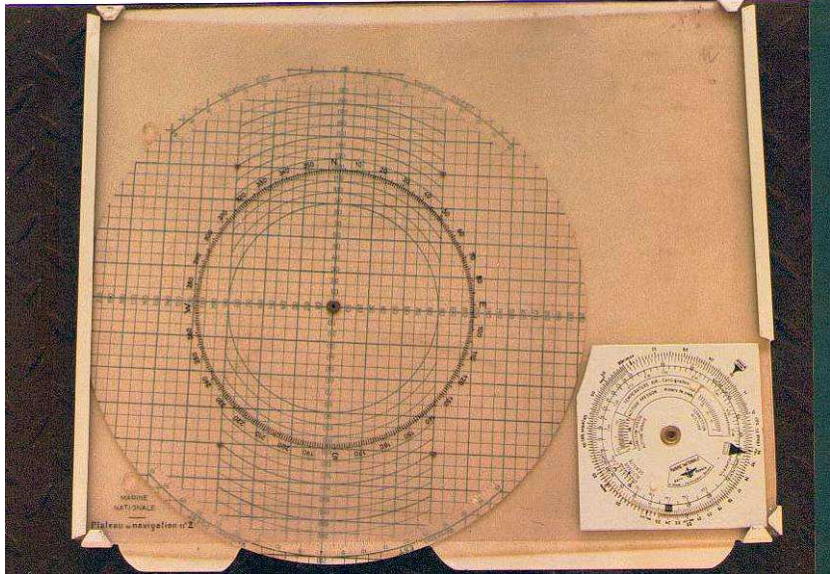
L'Alizé numéro 1 paré catapultage.



15H55	Catapultés, nous mettons le cap vers le Colbert estimé dans le 050 pour 70 nautiques. Nous montons vers 10 000 pieds pour économiser du pétrole et pour garder au maximum le contact radar sur le Clemenceau. Rapidement nous survolons la couche de nuages prévue par la météo. Avec un vent de nord-ouest affiché le calculateur me délivre une position estimée que je compare avec les recalages du Porte-avions. Rapidement il coupe sa balise TACAN et son radar.
16H12 747/576	Nous suivons discrètement le déplacement du PA tout en cherchant le Colbert.
16H20 754/597	Verticale d'un paquebot entrevu entre les nuages en route au 210 pour 15 nœuds vers les îles Canaries je suppose. Il devient une magnifique balise car sa route restera stable ; il faut se servir de tout en plein océan. De plus nous venons de perdre le contact radar sur le Clémenceau. Je note sa dernière position sur la carte.
16H28 768/614	Verticale du Colbert qui navigue tous radars éteint .Reconnu nous faisons route vers le nord en notant sa position. Le vent a tourné vers le nord d'après mes savants calculs sur la balise "paquebot". Nous écoutons le détecteur radar seul capable de nous avertir de la présence d'un hostile. Le radariste positionne les rares bateaux de la zone.
16H47 798/644	Détection du radar de veille du Dupetit-Thouars dans le nord. Tout semble désigner un écho stationnaire sur le radar.
17H10	Nous descendons entre les nuages pour reconnaître cette piste classée présumée hostile. En descente mon estime va en prendre un coup. Il y a longtemps que nous avons perdu notre balise.
17H13 839/633 36N 013°27W	Notre client n'est autre qu'un vieux cargo soviétique. Il doit être "égaré" en plein conflit franco-français. Il est stationnaire et ne possède aucun radar significatif. Le radariste prend quelques photos et je note sa position. Notre client potentiel doit être plus au nord. Dans une heure dix nous devons être posé donc la décision de rentrer n'est pas difficile à prendre. De plus et comme d'habitude il faudra chercher le PA qui grenouille ou il veut sans prévenir.
17H15	L'imprécision de mon estime doit avoisiner les 20 nautiques si tout va bien. Nous mettons le cap au sud ouest vers un écho radar. Il faut optimiser le transit en montant vers 10000 pieds .Notre vieux cargo devient une balise fixe pour ma navigation.
17H29	La piste n'a rien de suspect, nous continuons vers le sud. Le temps presse mais aucune inquiétude dans l'équipage. Nous sommes les "meilleurs" pour naviguer avec la b... et le couteau. (expression très maritime)
	Le radariste cherche l'écho le plus gros dans le secteur sud .J'oriente vers une position très estimée toujours dans le secteur sud.
17H55	Enfin un contact radio avec AW qui nous donne un vecteur codé pour rentrer. Il a transité au sud est et n'est évidemment pas à la position prévue.
18H25	Visuel sur le porte-avions, nous nous intégrons dans le circuit flottille particulier aux Alizés .Il n'y a plus qu'à attendre que tous les chasseurs soient posés.
18H34	Appontage

Au débriefing nous n'avons pas grand chose à dire.
Un secteur de menace dans le nord, renseignement utile
car le lendemain c'est l'empoignade entre les deux forces
Navales.

La carte est assez sommaire. Elle devait servir durant
Tout l'exercice aussi nous l'économisons au maximum.
Après le débriefing les navigateurs retraçaient souvent
la mission si le centre renseignement le demandait.
Seuls les résultats comptent. Certains utilisaient les vieux
Plateaux AN2, héritage des navigateurs de TBM AVENGER
Et ancêtre de la table traçante





Le Clémenceau au retour par mer 5



Lors de cette mission l'Alizé est employé comme avion de reconnaissance lointaine, d'éclairage de la force navale. Ce n'est qu'une des missions que l'on pouvait confier à cet avion multi-role.

Créé pour assurer la sécurité anti-sous marine autour des bâtiments pour remplacer les TBM Avenger il a été optimisé pour cette mission :

- un radar prévu pour détecter les périscopes et snorchels des sous-marins mais non pour suivre les évolutions d'une force navale.
- Ensemble de navigation autonome permettant d'évoluer en portée radar du porte-avions et non pour traquer une force à plusieurs centaines de nautiques.
- Un ensemble de détection sous marine utilisant les bouées passives et actives.
- Un ensemble détecteur de radar Très sophistiqué pour l'époque.
- Un armement lourd contre les sous-marins et les petits bâtiments : bombes, roquettes, torpilles.

TBM AVENGER



L'ARMEMENT



Cet armement destiné aux sous-marins pouvait être également utilisé contre des objectifs terrestres peu défendus.

L'année 1981 si bien commencée par ce premier embarquement continue bien mal et bien tristement.

Le 21 mars alors en escale à Casablanca, j'apprends le décès de mon père dans un accident d'avion .Débarqué du bateau je rentre rapidement par une liaison aérienne militaire avec mon collègue JP Carré qui lui aussi a des soucis familiaux.

En avril une partie de la 6F est en permission. Le 16 j'apprends par ma grand-mère qui vient de le lire dans Sud-Ouest le crash d'un Alizé dans la région du Lot et Garonne.

L'enseigne de vaisseau Basset, pilote, le premier maître Delas, navigateur meurent dans cet accident. Le premier maitre cartier, radariste est grièvement brulé (un paysan témoin du crash le sortira des flammes).

Le PM Delas était notre instructeur principal pendant mon cours de navigateur : c'est lui qui nous à tout appris.

Le PM Cartier était mon patron équipage pendant mon affectation sur Atlantic de 76 à 79 dans l'équipage Uniform Bravo.

L'EV Basset était le joyeux "chasseur" le plus souvent chassé par ses collègues de la 6F.

Ils étaient en navigation en basse altitude à destination de St Foy la grande, son village qui est également celui de mes grands-parents.

Au retour à la base j'apprends que je repars à bord pour finir la qualification appontage d'un pilote qui vient de terminer son entraînement en ASSP. Je n'ai pas beaucoup d'expérience mais la flottille participe aux obsèques de nos amis. Comme je sors de celle de mon père ils pensent sûrement que cela me changera les idées.

Nous voilà partis à bord pour faire les 5 ou 6 touch and go réglementaire avant le premier accrochage des brins .Je sens que le pilote est nerveux. La raison est très simple : le 24 octobre 80, au début de son entraînement, un de ses collègues s'est crashé devant lui. Il à décroché en vent arrière pendant une séance d'ASSP. Le 16 avril il perd de nouveau camarades. Il y a de quoi être stressé.

L'officier d'appontage lui ordonne de sortir la crosse pour apponter. L'appontage en travers ne sera pas un modèle du genre.

Le lendemain il faut commencer la qualification par un premier catapultage. Pas de tour en double commande, encore moins de simulateur ; Il faut y aller voir après un bon briefing théorique.

Mise en route, roulage hésitant sur un pont étroit, les chiens jaunes nous font faire des virages très serrés .Debout sur les freins et à grands coups de moteurs le pilote suis tant bien que mal les ordres des chiens qui ne font pas dans la dentelle. Nous ne sommes pas à Air France mais il y a des limites avec un jeune pilote qui va vivre son premier catapultage.

Enfin aligné sur la catapulte latérale, il se détend un peu. Le sabot remonte, passe sous la roulette de nez et les ponev nous passent les élingues.

Sur ordre du chien le pilote lâche le frein à main, l'avion avance ; nous sommes tensionné.

L'officier de lancement lève son drapeau vert : " plein gaz "

Doucement le pilote affiche 15000 tours minutes, vérifie le couple, les pressions, regarde l'officier et salue franchement.

Le catapultage n'est pas instantané, il y a toujours un moment pour se caler la tête et regarder devant.

Mais que fait mon pilote. Après son salut, il reste la main posée sur le tableau de bord, la tête libre et regarde l'officier qui vient d'abaisser son drapeau.

La formidable pression surprend le pilote qui n'est pas prêt. Sa tête va heurter le haut du siège. Le manche à balai part vers l'arrière normalement. Son bras n'était pas posé fermement sur sa jambe droite aussi il ne peut pas reprendre le manche qui part vers l'avant. L'avion suit le mouvement et...part vers le bas." Reprends ton manche "...le chef AVIA hurle sur la fréquence. J'accompagne le plus calmement possible "attrape ton manche et remonte "

Il ne s'est pas passé plus de 4 à 5 secondes depuis le départ de la catapulte mais que de visions gravé dans le cerveau : la tourelle de 100 mm qui part vers le haut, l'eau toute proche, les hurlements sur la fréquence.

Vu du pont, même angoisse comme me le racontera un mécanicien qui nous à vu disparaître et qui attendait de voir une gerbe d'eau.

Le pilote rattrape son manche et nous sauve la vie.

Malheureusement il sera incapable d'apponter de nouveau. Les finales se finissent toutes par des remises de gaz tardives dans des configurations pas normales. Après trop de remises de gaz et voyant que pilote ne réussirait pas à se poser l (OA nous dérouté sur Hyères.

Nous sommes pris en compte par l'approche car il y fait mauvais et le pilote commence à perdre la notion de la sécurité.



Montage photo :

Je ne me suis pas vanté de cette
aventure devant ma famille...

L'ALIZE MODERNISE :

16 juin 1981 : premier vol sur l'Alizé modernisé numéro 48

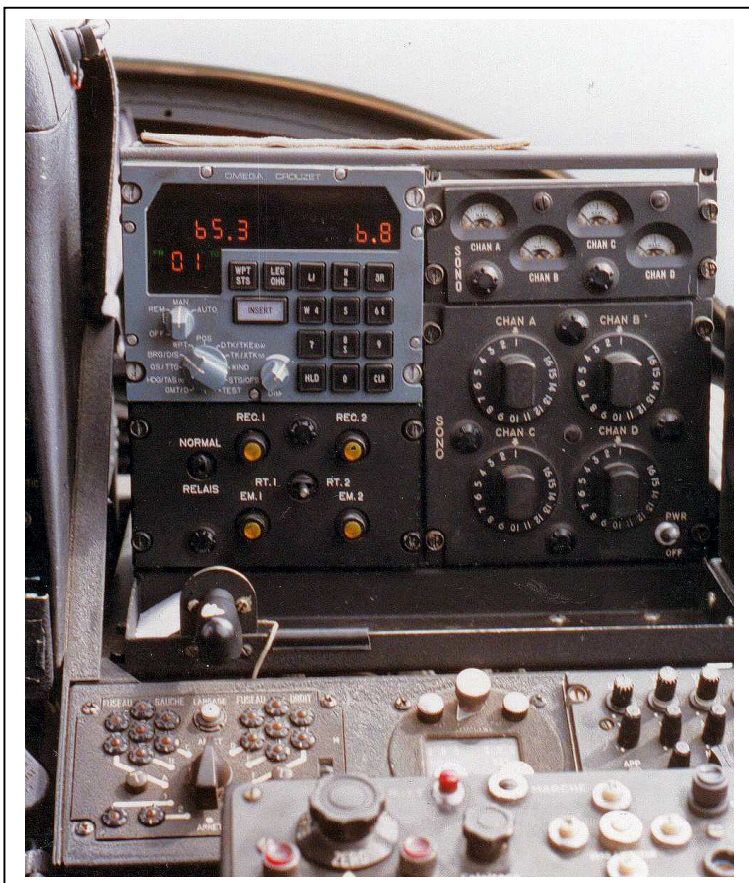
Il était attendu par tous.

En 1977 il restait 40 Alizé en état de vol .Cette année la il était prévu disparaître.

Par contre les porte-avions devaient continuer à naviguer jusqu'en 1990 et aucun avion n'existait pour continuer à assurer la sureté autour de la force navale.

La Marine décide donc de prolonger la vie de l'Alizé et de le moderniser. 30 seront préservés dans ce but.

(11.12.22.24.25.26.28.30.31.36.41.42.43.47.48.49.50.51.52.53.55.56.59.60.64.65.68.73.76.87)



La cellule et le moteur restent d'origine. Le système d'armes est refondu en profondeur.

Le radar IGUANE à compression d'impulsion remplace le vieux DRAA 2A. Sa portée assure une couverture sans faille autour de la force navale. Optimisé pour la détection de petits échos de surface il permet de garder une capacité de détection anti-sous marine à l'Alizé.

Le détecteur de radar donne à l'équipage un préavis sur pratiquement toutes les menaces anti-aériennes et permet de classifier plus facilement les bateaux présents dans la zone de recherche.

Pour le navigateur c'est l'opulence. le calculateur OMEGA remplace l'ancien Garnier Crouzet 30. La position est sûre à moins de 4 nautiques près et le vent est calculé toutes les 10 secondes. Il faut toujours reporter les positions sur une carte en papier mais maintenant c'est du béton.

Le centre de balayage du radar reçoit la position du calculateur. Le scope radar devient un véritable écran tactique. Les navigateurs n'ont plus de recopie comme sur les anciens avions. L'IPG reste mais ne sera plus utilisé.



Le boîtier analyse donne les caractéristiques des radars détectés et permet d'en donner le type et son porteur.

Le radar
IGUANE

Le boîtier d'asymétrie permet de goniométrer le radar détecté.

Avec ce matériel sophistiqué le radariste a rapidement classifié les bateaux présents dans la zone de recherche. Les positions sont passées au navigateur qui les trace sur sa carte, calcule les routes et vitesses et prépare le message de report vers le porte-avions. Quand les "méchants" sont positionnés et suivis de près il n'y a plus qu'à attendre les Super – étendards qui seront guidés pour les attaquer.

L'Alizé modernisé porte une nouvelle livrée qui le rajeuni.



Juillet 81 : stage sur l'Alizé modernisé à St Raphaël pour maîtriser cette nouvelle technologie.

Nous prenons rapidement en main cet avion .Ceux de l'ancienne version nous servent surtout à faire des vols de navigation basse altitude et du tir bombes et roquettes.

L'Alizé numéro 1 dernier avion ancienne version partira de la 6F en 1982 après une cérémonie émouvante.

Le navigateur commence à devenir "un presse bouton".

7 janvier 82 : dernier vol sur l'Alizé 68 ancienne version.

Le 19 septembre nous sommes partis montrer notre premier Alizé modernisé numéro 28 dans un meeting à Evreux. Les journalistes aéronautiques nous ont fait pas mal de propositions pour photographier l'intérieur .Nous n'avons pas cédé car les équipements étaient classés confidentiel : radar dernier cri et détecteur radar top secret.

Vengeance probable : un article dans un journal connu fit état du mécontentement des équipages depuis la nouvelle peinture. L'avion serait trop visible à leur goût.

Débriefing costaud pour le chef de bord qui est plus ou moins accusé de cet écart de langage.

Cet avion sera perdu en mer en mai au retour d'une sortie du coté de la Grèce.

Au catapultage, le moteur s'est arrêté et plouf... tout le monde à l'eau... et sur le dos en plus.

L'équipage PM Herry pilote, PM Jung navigateur, MT Cosson radariste s'en sortent.

Fiesta toute la nuit pour fêter les rescapés.



14 juillet 82 : revue navale à Toulon .Cette année le président préfère la douceur du midi au climat de Paris.

L'aéronavale fera son défilé au dessus de la flotte à Toulon.

Nous défilerons à douze Alizé, suivant les hélicoptères et précédant les Atlantic puis suivront les chasseurs... Un défilé avec les plus rapides a la fin. Un cauchemar pour le navigateur du leader des Alize qui doit donner le top départ des avions qui doivent se rattraper pour passer ensemble au dessus de notre président de la république.

Tout se passe bien malgré l'incursion d'un avion d'aéroclub qui est poursuivi par un Etendard IV.



Une des 4 patrouilles dirigée par le 22 aux anciennes couleurs.

Le 16 août je fais mon "peut être" dernier vol sur Alizé. Je pars au stage du brevet supérieur de navigateur à l'école du personnel volant qui se trouve en face de la 6F. Je n'ai que quelques pas à faire pour rejoindre ma nouvelle salle de classe.



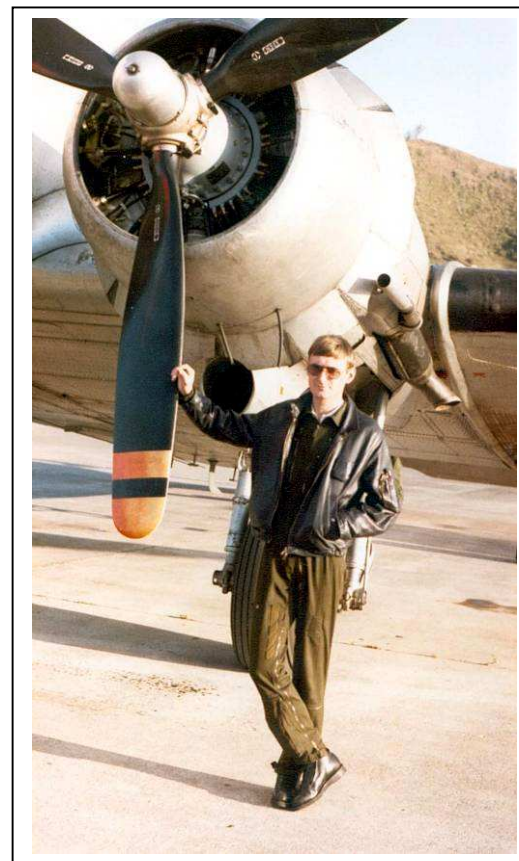
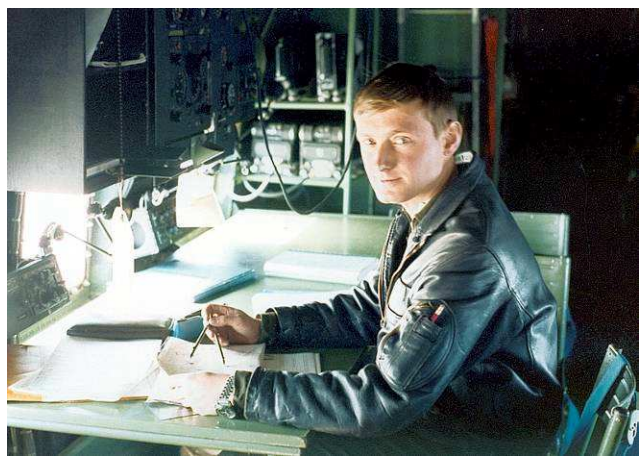
Parking sud de la base de Nîmes en 1981 :
 La 21F et ses Atlantic
 La 6F et ses Alizé
 La 56S et ses C47 Dakota



Il faudra oublier la facilité de travail découverte avec l'arrivée de l'OMEGA .Je vais retrouver les joies de la navigation sur DAKOTA équipé du légendaire Garnier-Crouzet type 30, d'un dérivomètre et d'un sextant. Nous reprenons tout à zéro et découvrons la navigation polaire .Pour mettre en pratique nos nouvelles connaissances une mission est organisée vers Ténériffe en Dakota.
 Nous serons la dernière promotion à faire du Dakota. Nos successeurs voleront sur le tout moderne Nord 262 E.



Le DAK nr 35 à Malaga



En février 83 nous partons en Bréguet Atlantic vers la base de Thulé au Groenland .Le 25 nous décollons vers l'Islande en passant par le pole Nord que nous atteindrons après 6 heures de navigation recalée à l'astronomie. Descente ensuite cap au « sud » pour rejoindre Keflavik.



Base de Thulé
En tenue d'aventurier devant une chenillette.
Les tenues polaires ;
Un manteau de fusiller marin
Des bottes de pompier
Des lunettes Rhod de chien jaune



Cette remise à niveau nous fait du bien à tous. Mais je suis vraiment plus attiré par l'Alizé.
Le 22 juin je reviens à la 6F ou je retrouve mes collègues et un nouvel équipage.



L'ARMEMENT SUR LE BREGUET ALIZE



L'ARMEMENT SUR LE BREGUET ALIZE

TIR ROQUETTES T 10

- _ “ Les fagots bleus ,check uniform ! “
- _ “ Bleu 2... 3.....4..répondent les équipiers
- _ “ Leader “

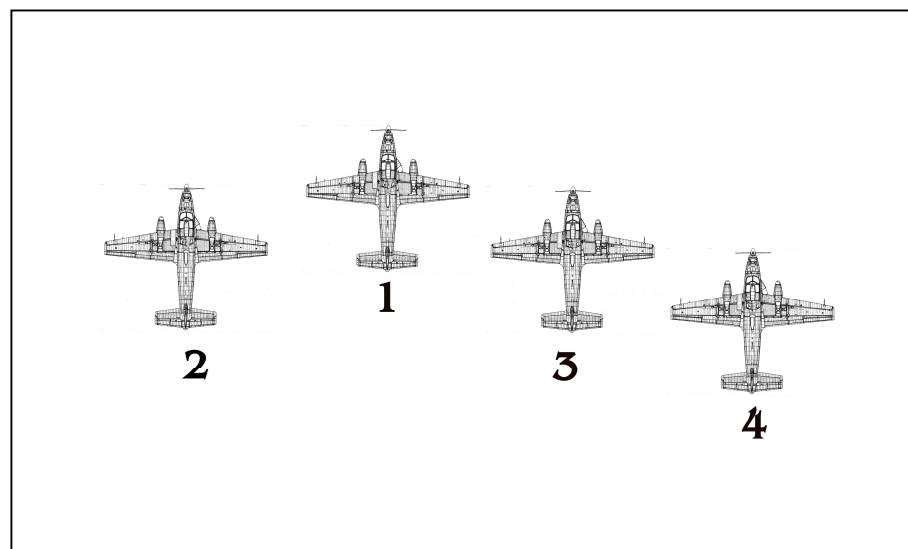
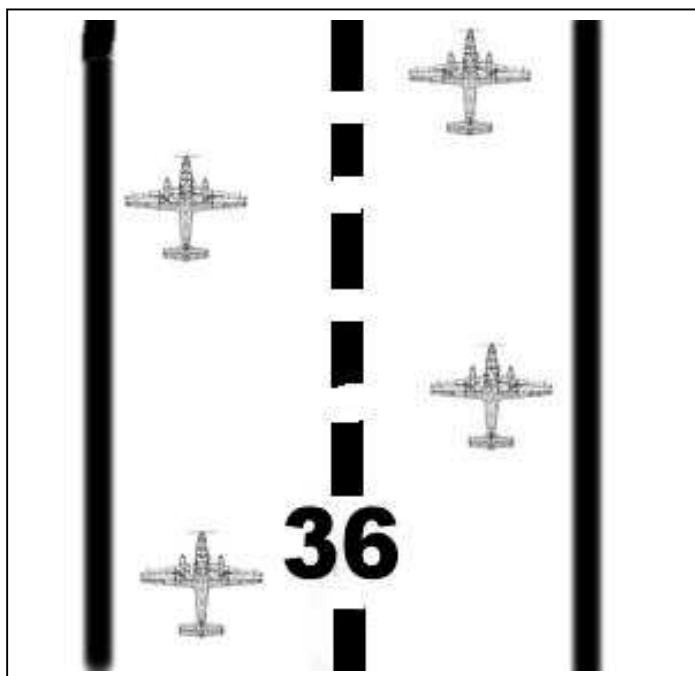
Les 4 alizé ont mis en route et s'apprêtent à rouler pour une mission de tir roquettes T10 .

Le leader roule et sort du parking avec de grands coups de moteur suivis de ses trois équipiers. Les avions sont espacés de 60 mètres jusqu'au point de manœuvres. On roule pour la 36 à Nîmes-garons ce jour la.

La zone de tir se trouve à environ 15 nautiques au sud des St Maries de la mer et le but sera matérialisé par un marquer colorant figurant la zone létale des roquettes.

Au point de manœuvre les avions stoppent et s'orientent vers la campagne (sécurité oblige) .Le radariste descend et branche la prise des roquettes.

- _ “ Nîmes tour ,alignement pour 4 alizé ,sortie St Gilles 1800 pieds “
 - _ “ Les bleus alignement , le vent du 320 pour 20 nœuds appelez rassemblés’
- Les avions s'alignent chacun sur sa demi bande et les pilotes affichent plein gaz.



Patrouille serrée à droite

Après vérification des paramètres trois pouces se lèvent.

_ “ les bleus parés décollage “

_ “ décollage ,le vent du 320 pour 20 nœuds “

Après un signe de la tête le leader lâche les freins.

Le numéro deux part 10 secondes après, le trois 20 et le quatre 10.

Cette procédure permet à chaque avion de décoller en évitant le souffle de celui qui le précède.

_ “ 4 décollé ,visuel...”

Le leader part en virage à droite pour faciliter le rassemblement en patrouille serrée à droite. Un 360 ° suffira.

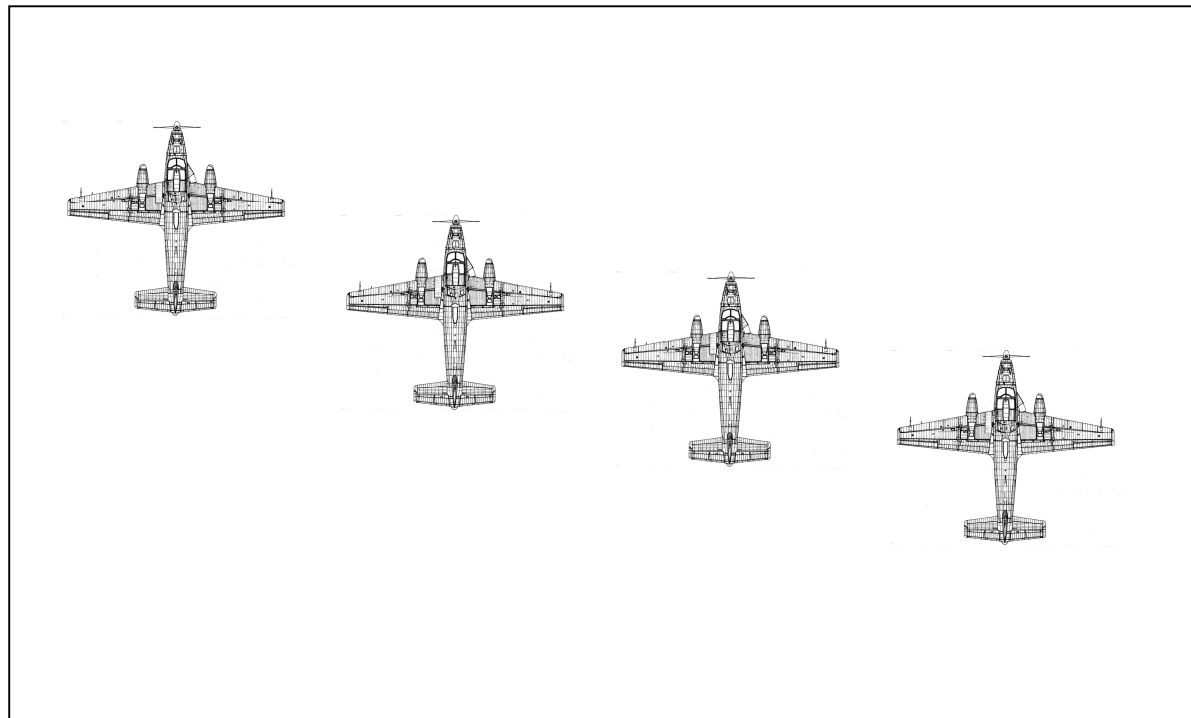
_ “ les bleus rassemblés ,mise de cap les Saintes à 1800 pieds.

_ “ les bleus manœuvre ..”

Les avions s'écartent pour adopter une formation plus maniable .

Durant ces phases es navigateurs font office de co-pilote, vérifient les paramètres moteur et assurent une surveillance du ciel. Seul le navigateur du leader assure la navigation vers la zone de travail et fait éviter le survol des villages .

Arrivés au point “novembre”, Le leader ordonne un échelon refusé à droite et la patrouille descend pour larguer le but flottant.



Echelon refusé à droite

L'axe de tir est fixé face au vent et la patrouille remonte à 3500 pieds Face à l'objectif les avions breakent à gauche avec un intervalle de 5 secondes pour se retrouver à la queue leu leu, et c'est maintenant chacun pour soi.

L'objectif arrivant sous 60° à gauche le pilote passe trois quart dos et pique à 25°. Le navigateur chante les altitudes rapidement décroissantes A partir de 2500 pieds il décompte "5, 4, 3, 2, 1, ...feu.." pour permettre au pilote de tirer à 1500 pieds et de commencer la ressource (point bas 800 pieds).

Ceux qui veulent à tout prix voir l'impact descendent trop bas et la ressource dépasse les trois g max autorisés. Les T 10 n'ayant pas une trajectoire bien rectiligne il est difficile de prévoir le résultat même après une bonne visée. Chaque avion suivant apprécie et note le tir :
" but...20 court ...30 long etc



Emport simple : 6 T10

L'emport des T10 était simple (3 roquettes sous chaque aile) ou double .



Emport double : 12 T 10

Le tir terminé, les avions se rassemblent et la patrouille rentre vers la base. Le leader profite du retour pour entraîner ses équipiers aux évolutions en formation plus ou moins lâche .Si le plafond le permet les évolutions se terminent en poursuite dans le plan vertical. Adrénaline assurée pour les navigateurs et problèmes gastriques pour les radaristes qui sont assis à l'arrière et à l'envers .Seul, le navigateur du leader assure la tenue de la zone .Dans le feu de l'action on pourrait avoir tendance à se rapprocher de Montpellier qui n'apprécie guère ces zoulous venus de Nîmes-Garons.

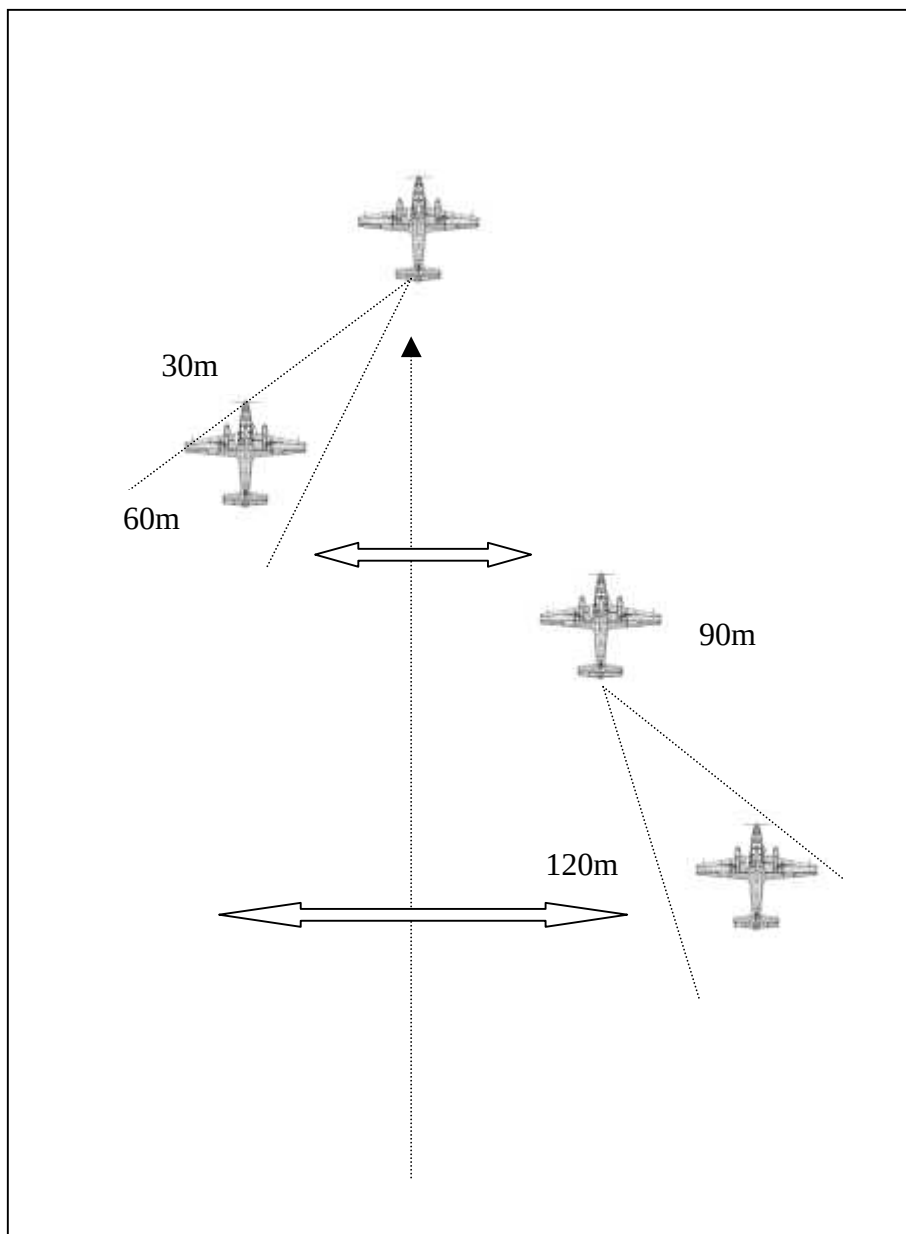
Après cet intermède les avions reviennent en formation serrée à droite pour l'arrivée au break (cette technique permet de poser rapidement une patrouille sans embouteiller le circuit de piste.

Les quatre avions se présentent à la verticale de la piste 500 pieds sol et dégagent rapidement à gauche avec un intervalle de 10 secondes pour rejoindre la branche vent arrière. Au dessus du porte-avions la vitesse d'arrivée est de 150 nœuds car cette manœuvre ne risque pas d'impressionner . Au dessus de la base de Nîmes au contraire il de bon ton d'arriver aux alentours des 250 nœuds pour faire le maximum de bruit et de spectacle .Il faut bien rouler nos mécaniques devant la PATMAR .

Après l'atterrissage les avions rejoignent le parking toujours dans l'ordre et suivent les indications des pistards qui les guident vers leurs emplacements. Un débriefing cloture la mission. Le leader résume le vol et critique les erreurs nombreuses des équipiers qui n'en pensent pas moins. "Il est sur que le leader est toujours en place..."



ROQUETTES



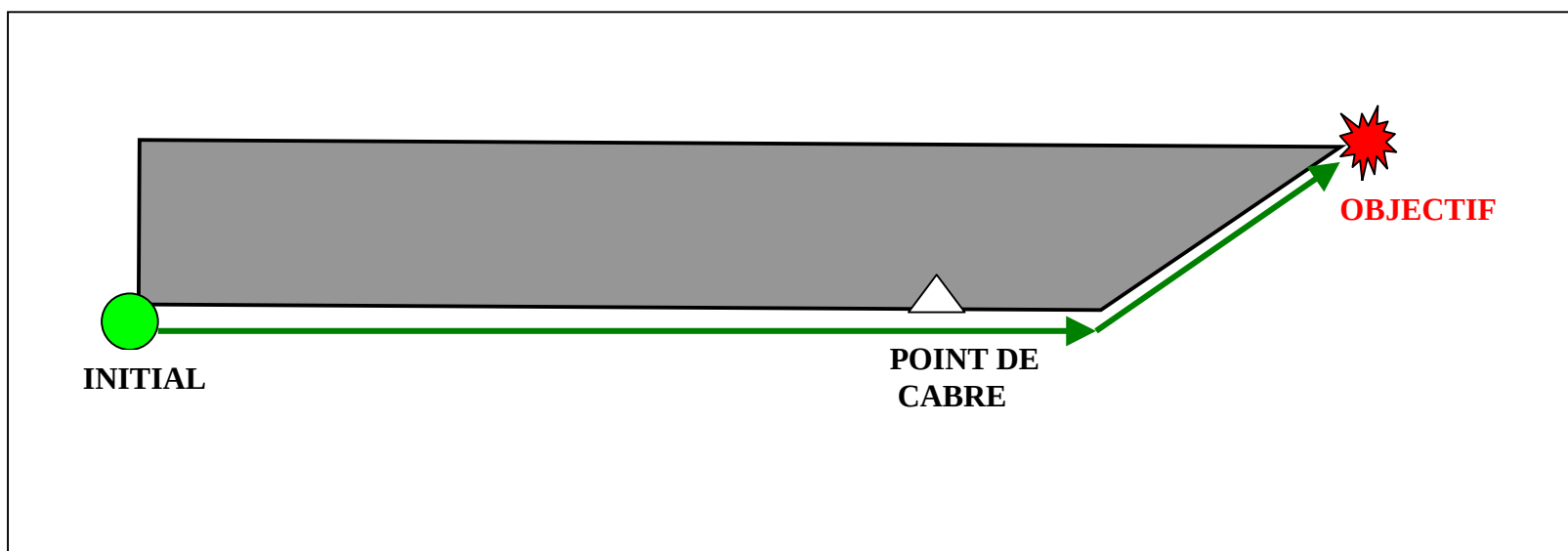
La formation de manœuvre au dessus de 1000 pieds:

Employée lors des transit ou de l'assaut, elle permet une surveillance du ciel plus importante qu'en formation serrée et ne nécessite pas l'emploi continu de la manette des gaz. L'étagement est de dix mètres négatif. Le numéro deux doit tenir sa position en croisant dans les virages. Tout est dans la trajectoire et non dans l'emploi des gaz. À deux cela permet d'évoluer facilement contre une menace.

À quatre les principes restent les mêmes. Le trois qui est un ancien se positionne par rapport au deux pour rester toujours à l'opposé. C'est lui qui conditionne la cohésion de la patrouille. Cela demande un entraînement régulier et ne s'improvise pas. Le navigateur du leader assure la navigation dans la zone de travail, le radariste informe le pilote des positions des équipiers. Dans les avions suivants les navigateurs assurent la surveillance du ciel, des paramètres moteurs et serrent les fesses. Plus le pilote est jeune et plus il se bat pour rester en place ; (commentaires non publiables pour sa carrière...) Le radariste surveille l'avion suivant. L'équipage du trois plus ancien critique tout : le leader qui serre trop, le deux qui croise pas au bon moment, qui est trop loin, trop bas et son numéro quatre qui zigzague comme il peut. La place de navigateur du numéro quatre est très "intéressante" pour les sensations fortes. Équipé d'une caméra il pourrait ramener des preuves pour étoffer le débriefing.

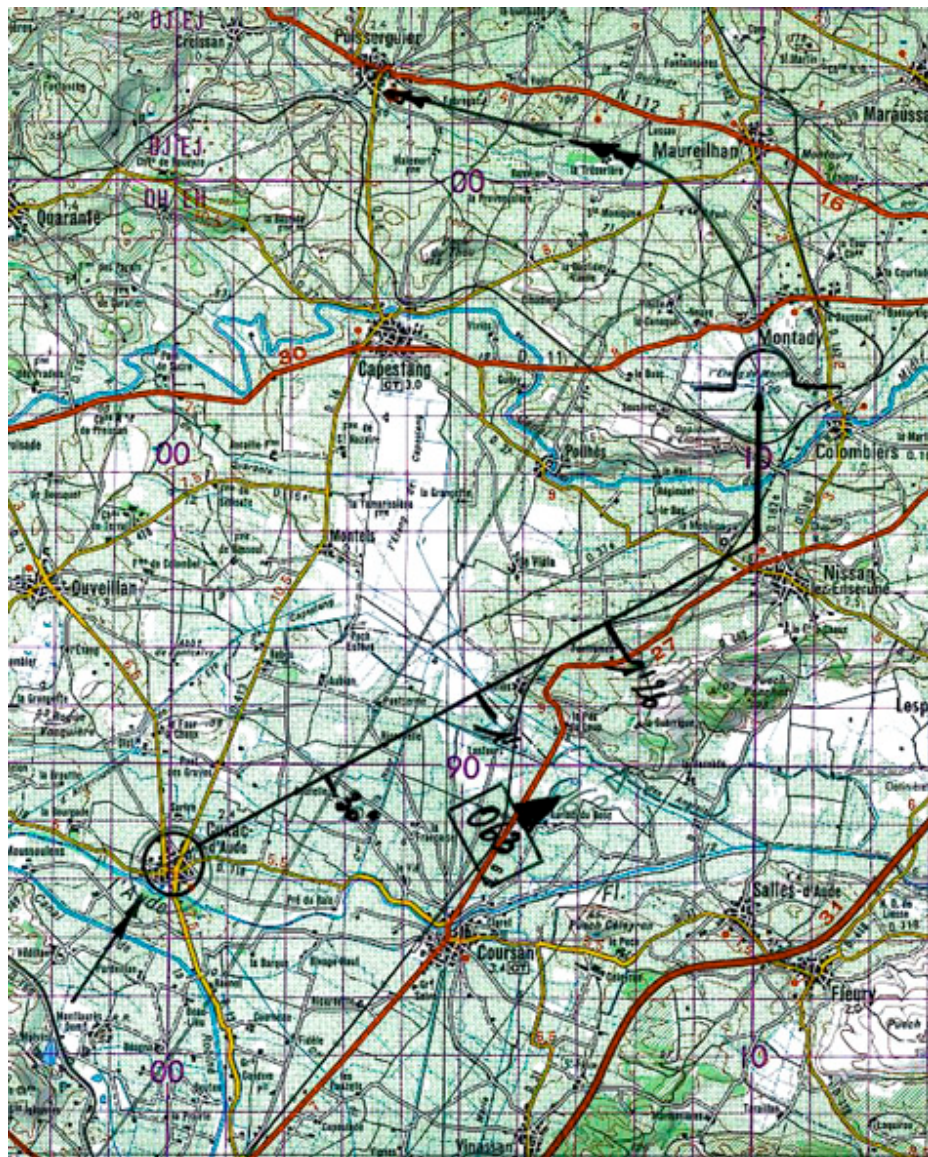
L'ALIZE pouvait être amenée à attaquer des objectifs terrestres très ponctuels et peu défendus. L'armement serait choisi en fonction de l'objectif. La plupart du temps nous ne partions qu'en patrouille légère (deux avions).

Après le choix de la zone de travail par le leader les deux équipages préparent le vol. Il n'y avait pas de zones précises pour ces entraînements. Un espace libre de TMA et de CTR permettait à deux avions d'évoluer en toute sécurité. Le vol comporte deux phases : le transit est effectué à 330 pieds sol .Pour l'attaque il faut un plafond de 5000 pieds pour les cabrés. Le transit est tracé sur une 500 000 ème. la méthode employée du cap chrono permet de s'entraîner dans un environnement vierge de radionav et de toute façon le VOR à 300 pieds sol...Un timing de 2 en 2 minutes est suffisant pour la précision. Pour rester en espace aérien non contrôlé il faut négocier quelques zigzag "touristiques". Le trait abouti au point initial de la zone d'attaque. Celle ci est choisie au milieu d'une carte au 100 000 ème qui couvre 40 sur 50 kilomètres. Les objectifs sont choisis par le leader : des ponts, des chateaux, des tunnels, des chapelles ou mêmes des calvaires. Le tracé du run d'attaque nécessite une règle spéciale qui épouse le profil de vol.



Départ du point initial au cap du run ,200 nœuds ,330 pieds sol (voler plus bas est interdit...),cabrer au point prévu et monter vers 3000 .Il faut ensuite chercher l'objectif sous les 60° ;dès qu'il est repéré virer et piquer à 20° pour attaquer et tirer à 1500 pieds.

Le run dure deux à trois minutes



Attaque roquettes sur l'étang de Montady :

- Initial : village de Cuxac d'Aude
- Cap : 063
- Durée : 1 mn 26 sec
- Cabré : à 1mn26 après le crochet de la route nationale
- Objectif : centre de l'étang
- Dégagement : par la gauche vers Puisserguier sur la rn 112



18 DECEMBRE 1980 : TIR BOMBES 250 KG

L 'Alizé peut être envoyé détruire un objectif peu ou non défendu. Descendant honorable du Stuka il en possède l'armement, vole à la même vitesse et la même vulnérabilité.

L'entraînement se faisait sur terre pour l'étude de la trajectoire et sur mer pour les tirs réels.

Navigation basse altitude à deux Alizé :

Le chef de patrouille choisit les objectifs à traiter ;ce jour la nous détruirons les châteaux et autres manoirs de la vallée du Lot.

Pour arriver sur zone la navigation est préparée sur la carte de vol à vue au 500 000 ème de l'IGN. Nous volons à 300 pieds sol et à 180 noeuds,cela nous impose de tracer un timing en prenant des intervalle de deux minutes.

La zone d'attaque est choisie au milieu d'une carte au 100 000 ème (époque bénie où les 100 000 n'étaient pas les dépliants gigantesques fournis depuis). Nous y entrons par sur un gros repère . De cet endroit part les différentes trajectoires d'attaque. Les runs ne dépassent pas trois minutes.

Ce sont les mêmes que pour les tirs roquettes. Seul change la trajectoire de visée. A 200 ,210 nœuds et à 100 pieds nous cabrons vers 5000 pieds.

Après une sortie de cabré à 120 nœuds il faut piquer sous un angle de 35 degrés et viser l'objectif. Le navigateur décompte à partir de 4500 à 2500 pieds .A son top le pilote cabre et largue quand l'objectif passe sous le nez de l'avion. Et ça marche.

Pour vérifier la validité de ce mode de tir nous nous entraînons en mer sur des marqueurs colorants en larguant des bombes factices de 50 kg qui ont le profil de vol des véritables : les fameuses SAMETO.

Les véritables munitions sont rarement larguées .Ce 18 décembre à du être un des derniers largages . La zone de tir se trouvait très loin en mer après une vérification de l'absence de tout bateau. On comprends aisément cette précaution quand on voit les éclatements.



Pour tous c'était vraiment la mission de choix. La France est un pays merveilleux à survoler en basse altitude. Pour avoir "détruit des ponts dans les vallées des alpes ,les châteaux cathares ou ceux du cantal, des calvaires dans l'aubrac, les écluses du canal du midi ou quelques demeures bretonnes nous pouvons dire que notre pays est beau et tellement varié. Serpenter dans la vallée du Lot entre les collines verdoyantes ,passer devant les balcons des châteaux faisait oublier un peu le but guerrier de notre mission.

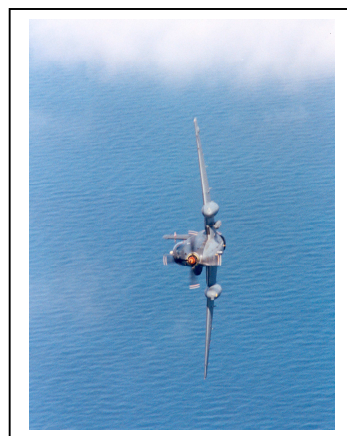
Comme sur le Mosquito le navigateur prenait toute son importance pour aider le pilote .Les jeunes appréciaient de partir avec un vieux nav moustachu qui les aidait bien surtout dans les entraînements pour devenir leader.

Même après l'arrivée de l'oméga la navigation se faisait à l'ancienne (cap , chrono et lecture de carte) donc ,de temps en temps il y avait des bavures.

Volant à très basse altitude nous n'étions pas contrôlés .Pour se signaler et pour assurer un minimum de sécurité il fallait s'annoncer à chaque point tournant par un message radio en l'air : " deux alize sud Marvejols pour deux nautiques ,cap au 220 ,500 pieds sol ".C'était obligatoire mais très "dangereux " car tous les chasseurs du coin l'entendait et ne tardait pas à nous rechercher pour obtenir deux victoires aériennes difficiles à gagner. En fait nous n'attendions que ça .Souvent renseigné par le détecteur de radar nous avions un petit préavis. Dès que le radariste placé à l'arrière prenait le visuel le combat commençait. Suivre un alizé dans les vallées n'est pas évident ;plus d'un pilote de chasse à du être surpris de voir aussi bien se défendre ce petit avion ventru et lourdaut.

Le coin le plus mal famé était le plateau de Valensole ou régnait en maître absolu la 59S .Il suffisait de s'annoncer pour recevoir une nuée de Fouga ou Etendard 4. Parfois après un piqué bien prononcé ou surprenait une patrouille de Fouga .Après la passe en surprise c'était beaucoup plus dur pour nous...

Si au hasard de la feuille des vols il se trouvait deux patrouilles d'alizé en l'air en même temps,le but du jour était bien évidemment de se surprendre mutuellement. Deux contre deux c'était un peu la bataille d'Angleterre. Certains même ramenaient des photos des victoires pour le débriefing et pour le journal de marche.



Tir missile AS12 :

L'Alizé dans son rôle de nettoyeur des mers peut également détruire des bateaux légers au moyen du missile filoguidé AS 12. Version améliorée du SS11 de l'armée de terre, tiré du sol ou d'hélicoptère.

La qualification était obtenue pendant un stage à l'escadrille 59S ou après des heures de simulateurs nous tirions 5 SS11 depuis l'île du levant.

La trajectoire était contrôlée à vue, la distance était contrôlée au chronomètre. Piloté par un petit manche le missile était suivi grâce à sa fumée.

Les Lynx possédaient une lunette grossissante bien utile pour piloter la fin de la trajectoire pendant laquelle l'AS12 volait très près de la mer.

Très difficile à gérer en finale les "buts" sont rare. Et comme disait un hélicoptériste qui en avait tiré en réel : "en plus, quand on te tire dessus ça déconcentre..."

Le missile était tiré à 3 nautiques de la cible en légère descente à 160 nœuds. A l'heure du missile anti-aérien moderne, du canon de 30 mm multitubes à tir rapide, il a été retiré de l'armement de l'Alizé.





Formation de manœuvre au dessus du plateau de Valensole

LA MISSION DE LUTTE ANTI-SOUS MARINE

Le Breguet 1050 Alizé remplaçant du TBM AVENGER a été construits comme avion de lutte anti-sous marine.

Son domaine d'action privilégié est la protection d'une force navale en transit ou en patrouille dans une zone hostile.

On s'imaginera un porte-avions escortant un convoi de cargos et de pétroliers en transit vers un pays en crise. Ce convoi va être la cible de sous-marins en patrouille. C'est le cas classique traité dans les exercices.

Le porte-avions est escorté de plusieurs bâtiments porteurs d'hélicoptères de lutte anti-sous marine.

Cette force navale entoure le convoi et les Alizé sont envoyés devant et sur les bords pour éclairer et chercher les sous-marins hostiles.

Pour attaquer les bateaux les plus précieux ils sont obligés de jeter un petit coup d'œil avec le périscope.

C'est à ce moment là que l'Alizé intervient !

Une mission ASM :

La zone de travail : un cercle autour du convoi de taille compatible avec l'autonomie de l'Alizé et les axes de menace.

La durée du vol : 3 heures en moyenne

L'armement : des marqueurs colorants et une ou plusieurs torpilles MK 44 sous les ailes.

La torpille MK 44 qui équipe également les Breguet Atlantic est à propulsion électrique . Elle pèse 189 kg pour 34 d'explosif et file 30 nœuds.

Sa durée de vie est de 6 minutes. Elle est adaptée pour l'attaque de sous-marins peu rapides .Son largage demande une très bonne précision et une sûreté dans la solution de tir.



L'Alizé 53 et son armement :

Trois grenades ASM

Deux torpilles MK 44

2 missiles AS12

6 roquettes

Le comportement sur zone : recherche au radar et à la vue pour détecter un périscope .

L'organisation dans l'équipage :

- le pilote commande et va gérer au mieux le pétrole. Il dirigera ensuite toutes les phases d'approche et d'attaque.
- Le navigateur gère la couverture optimale de la zone et positionnera sur sa carte tous les bateaux présents sur la zone. C'est lui qui calculera les éléments d'approche et d'attaque du contact radar classé comme intrus sous-marin.
- Le radariste va user ses yeux à scruter sur son écran radar. Il doit d'abord suivre tous les échos présents sur la zone et les passer au navigateur qui va gérer la situation surface. Quand la situation est claire il va chercher le petit écho qui va apparaître au moment de la remontée du périscope. Ce moment est très bref . Il faut que le radariste suive la trace de balayage du radar qui effectue 12 tours à la minute. C'est sur lui que repose la première partie de la mission : 720 tours de radar par heure il y a de quoi avoir mal aux yeux.



Torpille MK 44 sous l'aile de l'Alizé sur le pont du porte-avions

Après catapultage nous sommes tout de suite dans notre zone. En fait nous vivons dans la zone et dormons dans la zone .En temps de guerre réel il serait idiot de perdre son bateau. La bière est si bonne après un vol...

Nous sommes rapidement “ paré mission “ et la recherche commence.

L’avion monte à l’altitude optimum de portée radar, nous prenons le régime moteur le plus économique et le navigateur donne le premier cap.

Le radariste donne les positions des bateaux détectés au navigateur qui les trace sur sa carte et détermine rapidement leurs routes et vitesses. Le convoi doit normalement se dessiner sur la carte. Un bateau non prévu dans la zone est immédiatement reconnu . Sa carte renseignée il continue à donner les caps au pilote pour orienter au mieux la recherche et pour assurer une couverture radar optimale.

Pendant toute la mission la position de tous les bateaux sera reporté sur la carte.

Le radariste tout en positionnant les échos pour le navigateur assure une surveillance dans les trous noirs.

Quand !

“ Pilote et navigateur de radariste attention pour déroutement sur un écho apparaissant dans le 152 pour 18 nautiques .

Top déroutement !!

Le pilote déclenche son chrono, prends le cap et met plein gaz.

Le navigateur à déjà entré la position du contact dans le calculateur et calcule le cap précis et le temps d’approche.

L’avion est maintenant cap sur le contact radar ;le radariste ne le quitte pas des yeux car il na va pas rester longtemps à la surface : les sous-mariniens ne sont pas suicidaires quand même.

“ écho perdu dans le 154 pour 12 nautiques “

Nous continuerons l’approche sur la dernière position du contact.

Le pilote contacte notre bateau contrôleur qui fait décoller ses hélicoptères WG Lynx porteur de sonar et de torpilles.

Arrivé au bout de notre route ,à la verticale de la position de la plongée du sous-marin nous larguons un fumigène et nous attendons les hélicoptères.

Nous prenons le contrôle de nos deux Lynx.

Le premier arrivé est positionné au dessus de notre fumigène.

Il descend son sonar dans la mer et nous attendons..

“Sonar contact dans le 100 pour 4000 yards “



Nous passons en phase de pistage :

Nous venons nous positionner au dessus du Lynx en circuit axé sur le sous-marin.

Le navigateur sort sa table de pistage et commence à tracer les positions du contact que va lui donner le sonariste toutes les minutes.

“ contact dans le 100 pour 4300 yards”

“ contact dans le 101 pour 4600 yards”

Evidemment le sous-marin est en fuite le plus rapidement possible .Il va arriver en limite de portée .Mais nous avons Deux Lynx !

Nous donnons l’ordre au deuxième de se positionner sur les derniers contacts et de continuer le pistage.

Rapidement il obtient le contact.

“ contact dans le

Nous venons à la verticale du Lynx “chaud”. Et notre ronde reprends....

Après quelques contacts le navigateur voit se dessiner la route du sous-marin dont il calcule la vitesse.

Le sous-marin est rarement coopératif, cela se comprends. Il va se démener comme un diable dans un bénitier pour fuir cette menace aérienne. Il faudra faire quelques bonds aux Lynx pour déterminer enfin une solution de tir.

Quand il sent le moment il calcule une position future ,un cap et un temps pour largage de la torpille .Il donne les éléments au pilote qui doit passer à ce cap et a la bonne vitesse de largage à la verticale le Lynx .



Le Lynx descend son sonar

En passant au dessus du Lynx chacun déclenche son chrono .Au top prévu le pilote largue la torpille et nous attendons.
Apparition d'une fumée blanche à la surface de la mer : BUT !!! le sous-marin à entendu la torpille le chercher, le détecter et filer sur lui . Il est virtuellement détruit car ce n'est qu'un exercice.
L'équipage est ravi car ce vol était un test de la fin de son stage tactique.



Largage d'une torpille L4 de 537 kg
depuis la soute de l'Alizé.

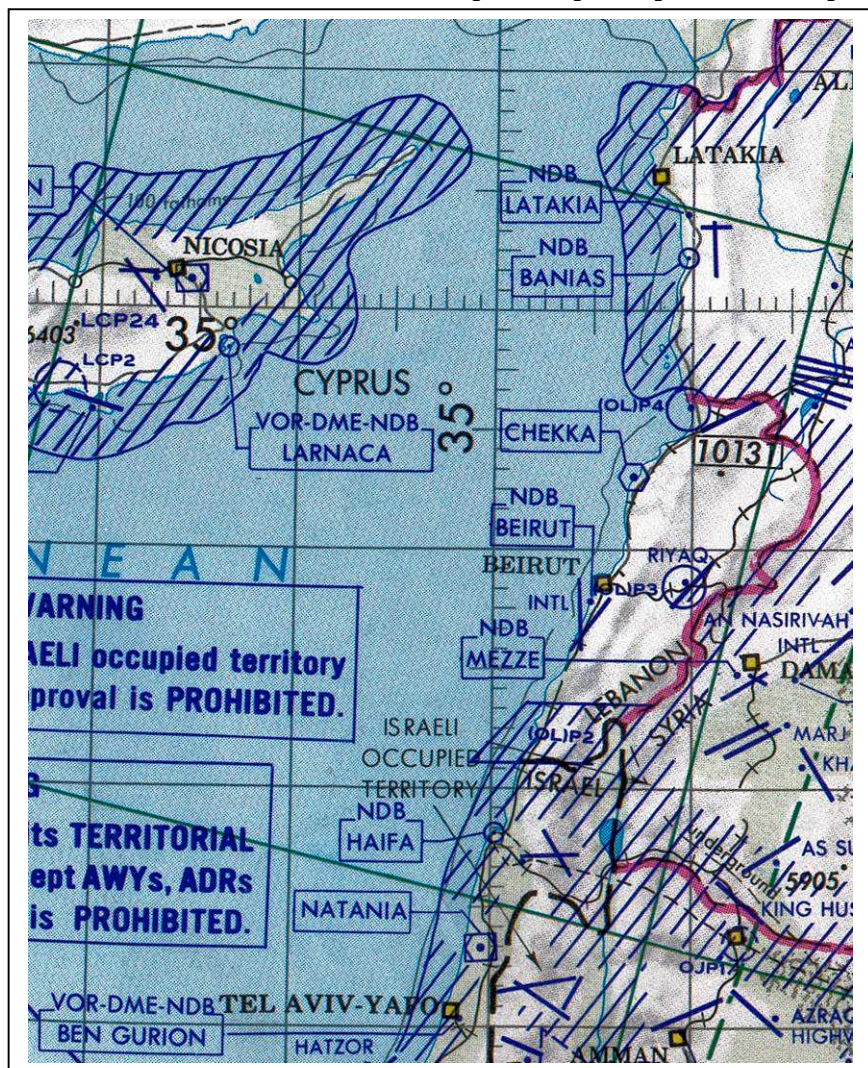


**OLIFANT 17 ET 18
SEPTEMBRE, OCTOBRE ET NOVEMBRE
1983
PA FOCH ET CLEMENCEAU**

Juin 1983 je retrouve l'Alizé après sept mois passé à l'école pour obtenir mon brevet supérieur.

22 et 23 juin : deux petites navigations tactiques avec mon copain Musine pour retrouver les réflexes et les marques et me voilà réuni au LV Méchain et au Mt Cosson pour former Fagot Charlie. Nos premiers vols sont surtout des appontages simulés sur piste (ASSP) pour réentraîner notre pilote qui revient d'une escadrille. Notre entraînement se poursuit sur mer. Je retrouve l'Alizé modernisé avec son système OMEGA et le radar IGUANE. Avec ce matériel rien ne peut nous échapper autour de la force navale.

Pendant ce temps le LIBAN est à feu et à sang. Une force de la paix en formation pour arrêter le massacre. Nous devons en faire partie. Le Foch est en alerte, nous aussi. Notre départ est prévu pour début septembre, pour une courte durée...



Dés le 3 septembre les missions commencent. Nous arrivons sur zone le 7 septembre. Pour nous mettre dans l'ambiance le Foch passe près des côtes pour nous faire écouter les coups de canons.

Il y a du monde connu et du moins connu. La navigation est assurée, la situation des bateaux est connue grâce à notre radar. L'instrument principal pour notre sécurité devient le détecteur de radar qui nous donne la direction et les identifications de tout radar émettant autour de nous. Une antenne radar ça tourne. Quand elle s'arrête, qu'elle change de mode et qu'elle se verrouille sur vous c'est une agression. L'opérateur qui est derrière le radar a peut-être des consignes de vous repousser hors de sa zone et son doigt est proche de la mise à feu d'un missile.



LE POSTE
DU
RADARISTE
:
LE RADAR
AU CENTRE
ENCADRE
DU
DETECTEUR
DE RADAR.
A GAUCHE



Le calculateur de
navigation OMEGA.
Le top des années 80.

Le problème est de faire le tri dans la cacophonie. Tout le monde est inquiet et verrouille tout le monde.

Au cours du premier vol le croiseur BELKNAPP nous accroche. En nous éloignant nous tombons sur une NATYA russe. Plus loin nous apercevons le PA EISENHOWER.

Vers 0912 nous détectons un nouveau radar. Nous remontons dans sa direction vers la cote de SYRIE. 5 minutes après nous sommes verrouillés dans la même direction. Prudemment nous nous éloignons. Les Américains ont des moyens d'identification performante. Pour les Syriens on est n'en est pas sur...

0940 devant Beyrouth c'est maintenant un VIRGINIA qui nous suit. Il est accompagné d'un IWO JIMA et du MONTCALM ; décidément tout le monde est sur les nerfs.

En route de retour vers le Foch il nous demande de rechercher la MEUSE que nous positionnons rapidement. Les ravitailleurs ont une fâcheuse habitude de disparaître. Ce sera toujours la mission secondaire mais tellement utile (pour le ravitaillement en cambusard...), des Alizé.



Après l'appontage chacun fait son débriefing, nous avons volé quatre heures et demie. Dans une zone grande comme le Golfe du Lion il y a une cinquantaine de bâtiments de guerre. Quand on connaît la situation des pays côtiers (Syrie, Liban et Israël) cela promet des moments historiques. On s'installe pour durer.

Le 5 octobre le CLEMENCEAU vient relever le FOCH .Nous restons Le changement de bateau est plus que folklorique. Les vols se succèdent à surveiller la zone .Au milieu des bateaux de guerre les ferry, les cargos continuent leur travail. Certains sont chargés de réfugiés qui fuient le Liban.



LE
CLEMENCEAU
RELEVE LE
FOCH les 5 et 6
octobre



Dans la barge qui nous amène sur le Clémenceau :
Mt Cosson-Pm Musine-Pm Nicolas-Sm Koszyczarz-Pm Balson- Mt Vattant

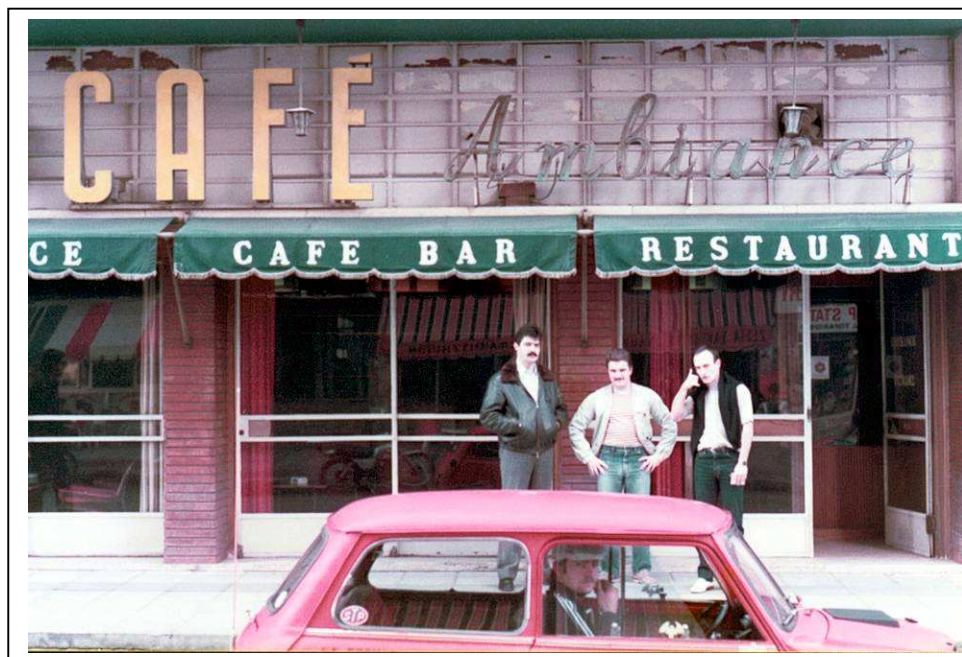


Ma nouvelle bannette en C011 sur le
Clémenceau

Septembre se termine. Nous avons volé 43 heures (17 appontages) .Pas de retour prévu et une escale prévue à LARNACA. Escale consacrée surtout à rechercher un téléphone pour donner des nouvelles à nos femmes.



PORT DE LARNACA AVEC
NOS CLIENTS ATT



PATRICE SCHMITT, LOUIS NICOLAS ET GILLES HERRY DEVANT NOTRE CABINE

Le mois d'octobre voit revenir les vols de nuit. Mon pilote est relâché de nuit sur le papier et tout se passe bien .Catapultés de nuit n'est pas "impressionnant"... On ne voit rien devant, il fait nuit. On ne voit rien dans l'avion (mon pilote n'aimait pas la lumière). Quand la catapulte part on ne voit toujours rien devant .Le seul repère est l'horizon artificiel qui gigote quand même un peu. Il suffit de ne pas penser que le pont n'est qu'à 17 mètres de l'eau qui est bonne dans ces coins là. C'est comme le vélo cela ne s'oublie pas...Les ASSP de nuit on les fera en rentrant à Nîmes.



Catapultage de nuit

Après mise en route dans le noir, on roule après avoir allumé les feux de navigation sur fixe faible intensité. n ne voit que les bâtons du chiens jaune. On coupe les feux devant la catapulte et on avance .Paré catapultage le pilote passe les feux sur fixe forte intensité et ça part. Selon l'état psychologique du personnel il y a parfois des erreurs de signes et la tension monte rapidement.

Deux jours après nous partons rechercher l'EISENHOWER qui revient. Nous le trouvons à 200 nautiques du CLEM. Nous appontons de nuit. Peu après son arrivée deux F14 tomberont à la mer. Chez nous pas d'accidents ni d'incidents depuis le départ. Les Super frelon volent vers Beyrouth tous les jours et nous ramènent parfois de la salade.

Le terme restera sous la forme "saladex". La laitue la plus chère du monde.



L'ambiance à bord devient tendue. A terre les combats ne cessent pas .Nous voyons très bien les incendies des villes côtières et toujours des embarcations de réfugiés. Certains partent sur des canots tout juste bons pour la plage, d'autres rallient Chypre en Hélicoptère.

Un après midi ce sont deux cigognes qui font escale sur le bateau. Recueillies par les infirmiers elles sont soignées et nourries. Elles peuvent reprendre leur route.

Un peu de poésie...

Les vols s'espacent, les gens s'ennuient. L'état-major de la Flottille décide de faire des conférences tactiques en salle d'alerte. Rien de mieux pour améliorer la cohésion et de s'instruire. On aura droit à quelques morceaux de bravoure de la part de certains conférenciers.

19 octobre ; nouvelle mission.

Un''SURPRO'' sur le rail ''commercial'' LARNACA TRIPOLI pour relever Fagot Echo (Musine-Lemoulec-Galtier)

Après catapultage, dès les premiers contacts radio avec FE nous sentons que ce vol sera différent d'autres.

0836 : ''De Fagot Echo, survolons deux vedettes lance-missiles OSA et deux patrouilleurs PETYA en exercice hors des eaux territoriales Syriennes. Nous faisons des photos. Russes ? Nous pensons plutôt à des Syriens. Nos allons voir s'ils sont vraiment neutres. Malgré les conversations professionnelles, il règne une certaine excitation. On les a vu combien de fois ces bateaux ? Toujours sur des diapositives plus ou moins nettes pendant les séances soporifiques d'identification.

Combien de fois a t'on répété ces approches discrètes au ras des flots. D'habitude c'est sur un aviso. Aujourd'hui de sont de véritables OSA et PETYA avec de vrais canons de 30mm et de vrais missiles anti-aériens. Mais, ils sont neutres...

0844 : en passant on repositionne la Meuse que le PA cherchait

0846 : panne de radio HF .Nous sommes obligées de revenir près du PA.

0855 : Nous récupérons la radio et remettons le cap vers nos amis.

En chemin nous survolons le vieux cargo MUSTAPHA qui revient de Beyrouth.

0900 : toujours à 100 pieds nous approchons des bateaux. Le radariste tient les clients sur le radar. Tout le monde écoute l'ESM attendant le bruit agaçant et caractéristique du radar de tir.

Alors que nous nous approchons des OSA je vois deux avions de chasse au-dessus. Grosse impression. Il nous survole rapidement. Ce sont deux SUKHOI 17 FITTER C Syriens magnifiquement camouflés mais terriblement impressionnants. Ils se mettent en orbite à notre verticale. Les deux PETYA que nous découvrons filent un petit 15 nœuds. Dans Fagot C, le pilote se concentre sur son pilotage, je positionne au mieux les bateaux en décrivant le dispositif et le radariste prépare l'appareil photo. Il vaut mieux s'occuper. Après nous avoir reniflé les deux chasseurs commencent une série de passes radiales sur leurs collègues marins. Cela ressemble beaucoup à un exercice élémentaire de lutte anti-aérienne. Nous respirons mieux. A 120 nœuds et 20 degrés de volets nous commençons les passes photos en surveillant d'un œil nos deux ''amis''.

Pendant la passe le pilote doit rester le plus stable possible. Cela nous permet d'admirer les deux PETYA dont les canons sont en train de nous suivre. On tient le scoop. Les photos prises on reprend de la vitesse et de l'altitude .Après un dernier adieu à nos amis Syriens nous mettons le cap vers notre cher PA tout en surveillant nos arrières. Les deux OSA ont été traitées par Fagot Echo.

10H00 : retour sur le rail nous mettons le cap sur un tout petit écho radar : sous-marin ? Non bidon flottant .on se détend un peu.

10H41 : un petit détour pour dire bonjour au vieux RIGA soviétique qui est mouillé là depuis que la FMSB est sur zone
11H10 : appontage, débriefing sérieux aux RENS.





Mp Galtier et Pm Musine sur le pont en tenue de travail devant deux Alize de couleur différentes.

Les mêmes après appontage. Galtier avec son appareil photo SFOM format 114X114 .Quelques kilo pour faire des photos noir et blanc par la porte arrière ouverte à 120 nœuds. Tous deux se dirigent vers le BTA pour signaler quelques pannes .Leur navigateur est déjà en salle d'alerte



Quatre jours après un camion piégé fait s'effondrer l'immeuble Drakkar dans lequel se sont implantés des para français. Il y à 58 morts.De nombreux volontaires du PA partent aider aux recherches dans les décombres.

C'est ensuite un Etendard IVP de la 16F qui se fait tirer dessus alors qu'il fait une reconnaissance sur le Liban.Il apponte l'arrière criblé d'éclats de missile SA7.

Le président Miterrand vient à bord mais il est interdit de le voir.''C'est consigné'' me dit le fusillier qui barre l'accès à la passerelle d'admiration.

La tension monte et toujours pas de nouvelles de l'avenir.Notre grand chef n'est autre que l'amiral Klotz qui a attaqué et s'est fait abbatre à Dien Bien Phu. La seule tenue à bord est la tenue Kaki. Certains n'on pas du les mettre souvent. Le panaché c'est pour l'arrière.L'ambiance est plutôt guerrière.Les rares escales à Larnaca font du bien.

Le mois de novembre débute.Nous restons et il faut commencer à économiser.L'eau et surtout les catapultes.

La zone n'est pas grande.L'Alizé peut la couvrir en deux heures.deux Alizé peuvent même se la partager.L'Alizé **peut décoller du pont.** Les essais ont été concluants en 1960. Ils l'ont fait une fois pour rentrer à Nîmes... à vide.

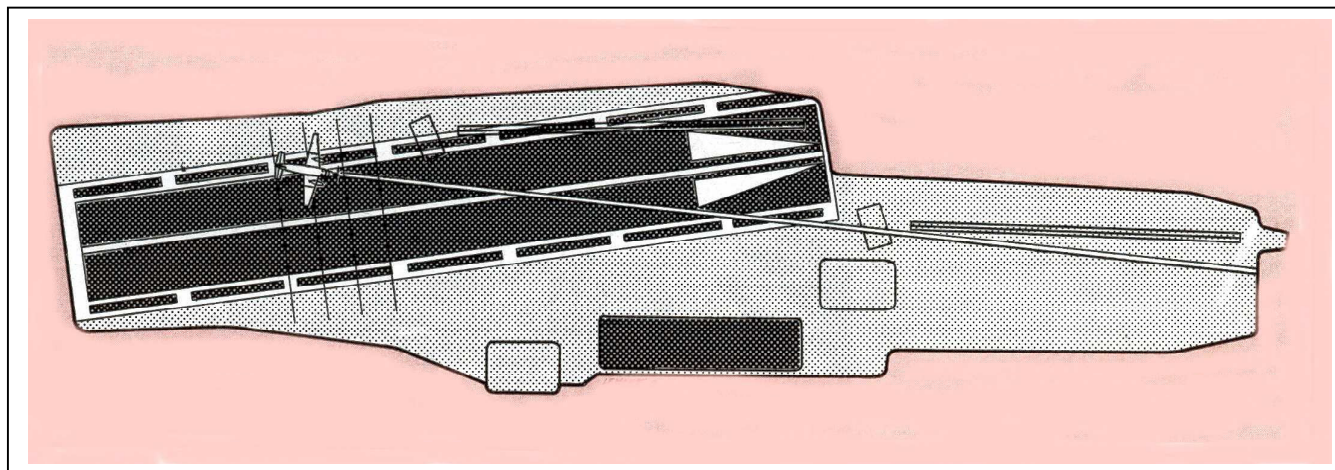
Avec 1400 litres ont pourra faire deux heures sur zone. Ca passe donc on fait.

Performances officielles:

Masse (kg) / vent (nds)	6000	6500	7000	7400
35	155 M	162 M	168 M	174 M
30	160 M	165 M	174 M	XX
25	165 M	173 M	XX	XX
20	174 M	XX	XX	XX

Ces chiffres calculés en atmosphère standard de 15°C il faut les affecter d'un coefficient réducteur en fonction de la température extérieure. 1,12 avec une tempé de 30° et 1,2 si elle est supérieure .

Le décollage se fera sur la totalité du pont d'envol vide d'avions.



8 novembre

Nous nous préparons pour un nouveau SURPRO sur le rail TRIPOLI .Cette fois ci nous décollons.Nous pensons beaucoup aux B25 de DOOLITTLE qui partirent du HORNET en 42.

Après le briefing on s'allège .En arrivant sur le pont nous cherchons notre avion.Il est spotté derrière les Super-Etendard et les Crusader de la pontée tout au bout du pont.A la mise en route de la pontée nous commençont à pleurer. Spottés derrière les chasseurs nous recevons leurs gaz d'échappement chauds et corrosifs. Ca commence bien.On respire du bout des lèvres.Cela dure dix minutes avant d'ouvrir les verrières pour respirer un bol d'air.C'est ce qu'on appelle mettre en condition et certains font même des études sur les facteurs humains.

Pas de roulage car nous sommes déjà aligné sur une ligne blanche tracée sur le pont.

Configuration avion : environ 1400 litres de kérozène (sur 2500), le plein d'eau méthanol et trois personnes à bord. (allégés).

30° de volets au lieu de 20° pour le catapultage.

Compensateur : 1° à cabrer et 4° à gauche

Après la mise plein gaz caler le collimateur 90 mrd sous l'horizon.

Moteur plein gaz, paramètres corrects, le pilote salue et comme d'habitude prévient le radariste "ça va partir".Le chien jaune abaisse son drapeau pour donner le départ et on attends. Rien ne se passe.Dans la seconde le pilote comprends : il faut lâcher le frein...(cela restera dans les perles de la 6F...).

Et ça part.pas de coup de pieds aux fesses que l'ont serre.Les 250 mètres paraissent bien courts.Le frein lâché il faut décoller,plus le choix. Sur une piste on ne voit pas le bout,ici on ne voit que lui. L'accélération est nulle .On à 35 nœuds de vent sur le pont en joker.Le pilote concentré n'apprécie pas le spectacle.J'ai le temps de l'admirer. Un Super d'alerte sur l'ascenseur latéral,l'ilôt et son plein de spectateurs charognards et photographes (scoop peut-être..) passent tranquillement sur la droite ;70 noeuds. Sous la passerelle avia nous passons les 80 nœuds et sans rien sentir nous volons .On à plutôt l'impression que le pont est gentiment descendu.Une légère rotation est nécessaire. Ceux qui essaieront d'aller jusqu'au bout du pont iront vérifier le QNH.La situation redevient standard après l'accélération vers 100 nœuds.Pours les esprits chagrins il y à quand même un avantage : je n'ai pas besoin d'attacher ma sacoche à la pompe hydraulique de secours ;OK .



Le 43 décolle du Clem, le 48 attends son tour.

Pendant ce mois de novembre 44 missions d'Alizé se feront après décollage. Cela nous permettra de faire quelques vols d'entraînement autour du PA.



Dans le circuit d'appontage avec le 48



Les BOUMS branchent les T10

10 novembre :
Le 60 piloté par Charlie Roit armé de roquettes
T10 d'exercice pour un tir sur but remorqué. Les
vraies sont en réserve.



Le 17 novembre un dispositif de Super-étendard bombardent un camp de terroristes près de BAALBECK. Notre attention se porte sur tous les bateaux rapides.

Certaines missions nous amènent à nous rapprocher des côtes israéliennes .Cela nous permet de photographier les fameuses SAAR.

Le 22 nous décollons pour une mission double : Un peu de patrouille serrée avec le 43 et un SURPRO de nuit vers Israël.

Après catapultage vérification de la navigation au radar sur la pointe de Beyrouth qui doit être usée par les ondes.Quelques évolutions,un peu de poursuite et la nuit tombe.Nous nous séparons en mettant le cap vers un bateau porteur d'un radar militaire.

La nuit est bien tombée.Quelque chose attire mon regard sur la droite ,une ombre dans la nuit.Un beau F15 est en patrouille à deux mètres de notre aile droite.On ne l'a pas entend arriver .Il à du être guidé du sol ou d'un bateau. Il nous à reconnu et vire gentiment vers chez lui lair de dire n'allez pas plus loin. Les F14 viennent souvent voir les vieux Alizé et ne manquent pas de nous faire une démo en partant.

Notre radar tombe en panne ,nous rentrons à bord après trois percées.



APPONTAGE CREPUSCULAIRE.
TRES BIEN ALIGNE ET LE MIROIR AU
MILIEU ET PAS DE DIVERGENCE.

Le 29 novembre, la veille de partir nous perdons trois collègues dans le crash de leur LYNX.

Le 30 nous embarquons dans le DC8 du COTAM à LARNACA.

Après trois heures de vol nous nous posons à Nîmes ou souffle un Mistral d'enfer. Nous débarquons une heure après l'atterrissage (il manquait l'échelle..) sur l'aéroport civil?. Les gars de l'armée de l'air qui avaient été un peu surpris du chargement de leur avion n'ont jamais vu un déchargement aussi rapide. Nous sommes encore en chemisette. Un bus nous fait traverser la piste pour rejoindre la 6F. Pas de musique ,pas de manifestation de joie de la base de revoir les fous de la 6F. Nous y sommes accueillis par la Douane et le gendarmes maritimes qui fouillent tout. Nous retrouvons nos épouses deux heures après.

Aventure de Fagot India

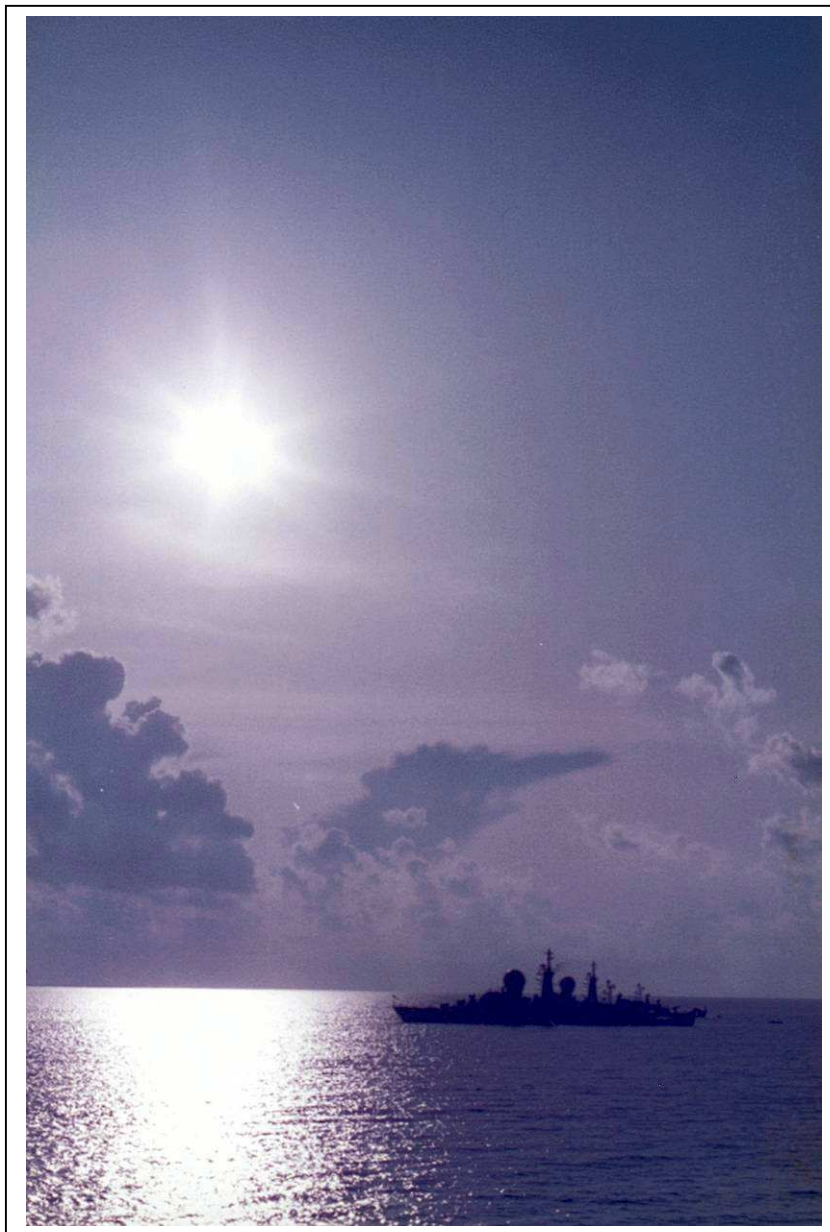
Septembre 1983, au large des côtes du Liban. Opération OLIFANT.

22 heures, l'équipage Fagot India est catapulté du porte-avions Clemenceau pour une mission de surveillance et d'écoute électronique d'une durée de trois heures trente. Le ciel est couvert mais le plafond est haut et le vol s'annonce bien.

Après une heure de vol le contrôleur nous signale que notre IFF fonctionne mal mais que nous continuons la mission. Peu de temps après le radariste nous signale qu'il ya quelque chose de bizarre sur son écran radar : » J'ai sur le scope un truc étrange, comme s'il y avait un écho tout près de nous ». Le pilote et le navigateur scrutent le ciel et la mer de tous les cotés mais ne voient rien de particulier. Le vol se poursuit normalement bien que le radariste insiste toujours.

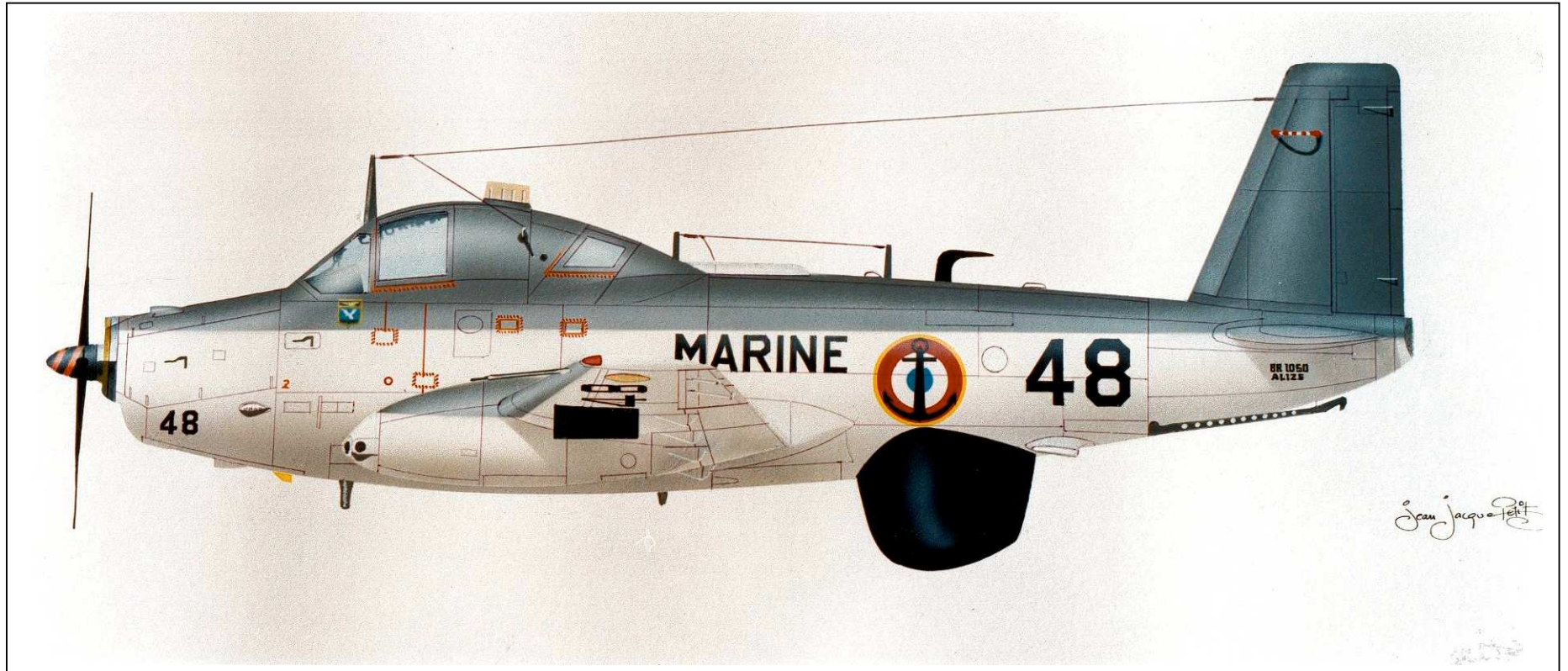
Soudain la lune apparaît entre les nuages et le navigateur aperçoit une énorme masse sombre sous l'Alizé à peine à quatre ou cinq mètres en dessous. Le pilote effectue quelques évolutions lentes pour essayer d'identifier cet "OVNI" tous feux éteints, en formation (très) serrée avec nous. Au bout de cinq minutes, l'œil averti du navigateur identifie un F14 TOMCAT américain. Celui-ci reste toujours en place malgré les évolutions. La mission se poursuit en compagnie de notre chien de garde. Il nous quittera en allumant ses feux à la porte CCA juste avant notre appontage.

Epilogue : nos avions sont restés à bord. Nous partons à Lann Bihoué chercher ceux de la 4F. Le 4 janvier nous voilà installés paré ... et surprise ,il manque toutes les rallonges de cordons radio des casques. (coutume locale...). "Descendez du camion" et les radaristes ,techniciens dans l'ame nous ont confectionné les précieux cordons.



LES ANGES GARDIENS

RETOUR AU "CALME" 1984 1987



Au retour du Liban nous eûmes droit à quelques vacances et en janvier 84 j'assiste à la naissance de ma fille Marie. Cette nouvelle année marque le début d'une époque tranquille consacrée à l'entraînement, la formation des jeunes et la fabrication des enfants...

- Après le brevet supérieur et un peu d'ancienneté on devient un candidat au passage du Certificat d'Aptitude Opérationnelle. Il faut tout savoir ou tout apprendre dans le cas contraire. Après un examen théorique solide il doit faire ses preuves, en équipage de son aptitude à toutes les missions opérationnelles. Donc, au boulot.
L'équipage fagot Charlie va se battre contre les contrôleurs avec succès. La mission de largage torpille est programmée pour le test final. C'est la mission phare pour cet avion de lutte contre les sous-marins.
Fagot Charlie est déclaré équipage opérationnel. Après sa campagne au Liban il n'en doutait pas une seconde.

Et la routine s'installe. Missions d'entraînement, navigation IFR. Nous découvrons l'ILS pour les percées après des vols sur Morane Paris. Nous ne connaissons que les percées radio compas ou GCA.

L'année 84 se termine par un stage au centre d'entraînement de la flotte. Comme pour le CAO il faut prouver à des contrôleurs que nous sommes capables d'effectuer toutes les missions opérationnelles données à l'Alizé. Tout se passe bien et nous sommes déclarés aptes à affronter toutes sortes d'ennemis. On n'en doutait évidemment pas.



L'équipage Fagot Charlie :
PM Boudet – MT Vattant – LV
Méchain
Rien ne leur résiste...

1985

Nous vivons une époque paisible. Les embarquements sont consacrés à des exercices et des escales toujours autour de la Méditerranée. A Nîmes ce sont navigation basse altitude, tir, vols IFR, vols en patrouille pour les défilés.

Un nouveau crash nous enlève encore des camarades : Ev Li sen lie disparu en mer. PM Lamache et Ravaute grièvement blessés



Le samedi 27 avril le mistral se lève brutalement dans l'après-midi. D'alerte le lendemain je pense que ce temps est propice à un décollage sur alerte pour le sauvetage en mer. Nous assurons cette alerte nuit et jour car l'Alizé est capable de larguer des canots de sauvetages. Je ne me trompe pas un véliplanchiste surpris par ce coup de vent n'est pas rentré. Les recherches par Super Frelon commencent rapidement .Ils ne trouvent rien. La nuit tombe. Le lendemain matin un premier Alizé décolle sans succès .Nous décollons pour le relever en fin de matinée. La zone est proche de St Raphaël, Le vent souffle toujours très fort ; 50 à 60 nœuds dans les rafales. Nous commençons une recherche en créneaux à 500 pieds mer avec un écartement d'a peine 500 mètres. La mer est démontée, toute blanche d'embruns soulevés par le mistral. Nous faisons du vol de pente à 125 nœuds au dessus des vagues. Le véliplanchiste ne sera pas retrouvé .Nous nous posons à Hyères après 5 heures et 12 minutes de vol, fatigués et les yeux en compote d'avoir scruté cette mer toute blanche. La précision de la navigation de l'Oméga nous permet d'assurer une bonne couverture en recherche et notre autonomie donne une certaine efficacité.

En septembre nous participons au meeting organisé à Hyères pour les 75 ans de l'Aéronavale. L'équipage : Giovannoni – Boudet –Vattant est désigné pour représenter les Alizés.

La secrétaire d'état à la défense Edwige Avice félicite au passage ce glorieux équipage. Elle ne sait pas que notre pilote est devenu illustre cet été en cassant le mat de la planche à voile de M Auguste Cheux en passant très bas du côté de Valras plage. En fait victime du passage dans le souffle de son leader il à réussi à rattraper l'avion au ras du sol. M Cheux sera par la suite invité à bord ou il vivra quelques jours de notre vie trépidante.



1986



PM KANE-LV JACQUEZ-PM MUSINE-MP GALTIER-EV DUCHEMIN-PM FICHE-MT MARTIN-SM CHARLY-MT PREVOT-PM POUPPLY-EV
BOULET-PMTRAMOIS
-MT MIGNON- MT CLAUZON-MT KOSYCZARZ-PM BACHELERIE-MT DEROI-LV GADIOUX-SM NICOLINI-SM CHIOTTI-LV TOULLEC-
PM VALLET-LV JACQUET-LV SOUDAN-LV CASENAVE-PERE.

EV CONRAD-EV NICOLAS-LV TRONCA-EV BERGES-EV HENNEBERT-PM BOUDET

- NAV BA EVASION ET SORTIE EVASION

Nous sommes toujours prévus attaquer des objectifs peu ou non défendus. Mais comment se débrouiller en cas de crash en territoire hostile. Nos chefs, soucieux de notre santé et désireux de nous récupérer rapidement sans être obligé de payer une rançon, vont organiser des sorties "évasion".

Nous serons largués en territoire hostile (la région d'UZES), occupé de troupes chargées de nous intercepter. Pour rallier le point de récupération (le terrain d'aviation d'UZES) nous disposons d'une photocopie de carte au 100 000ème, d'une boussole et d'une ration de combat. Les équipages (pilote-navigateur-radariste et un technicien) sont déposés les uns après les autres dans l'ouest de la zone le matin du premier jour. Début d'une aventure qui va durer deux jours avec une nuit à la belle étoile. Aventure qui tourne au cauchemar quand on se fait prendre car les méchants nous ramènent en arrière. Rapidement perdu il ne nous reste plus que de la navigation à l'estime à travers les garrigues et les combes. Les navigateurs sont là évidemment pour étaler leur science et se tailler de sacrée réputation.

La fatigue aidant, le moral descend et très peu d'équipage s'en sortent.

Certains équipages restent à la flottille car ce sont des traîtres. Des vols sont prévus pour aider les troupes au sol à nous dénicher. Et ils sont efficaces les bougres.

Tous les ans une sortie sera organisée. Les plus dures seront celles auxquelles participe la légion. Ce sont de vrais pros, il ne vaut mieux pas essayer de fuir. De plus ils nous invitent dans leur ferme pour le repas qui clôture ces sorties. Nous n'avons pas de mal à trouver le sommeil pour la deuxième nuit.



1990

Pique-nique de navigateurs après la sortie évasion.

MP CARRE-MP FICHE-MP TASSOUT-MP BOUDET
MEME PAS FATIGUES...

Début 1986, nouvel équipage avec l'enseigne de vaisseau Hennebert et le maître Vattant. Et la vie continue paisible, les embarquements ressemblent aux précédents, les appontages s'accumulent, les heures aussi.

Morgan naît le 5 mars 86 (en calculant bien il doit avoir un catapultage de jour à son actif ...)



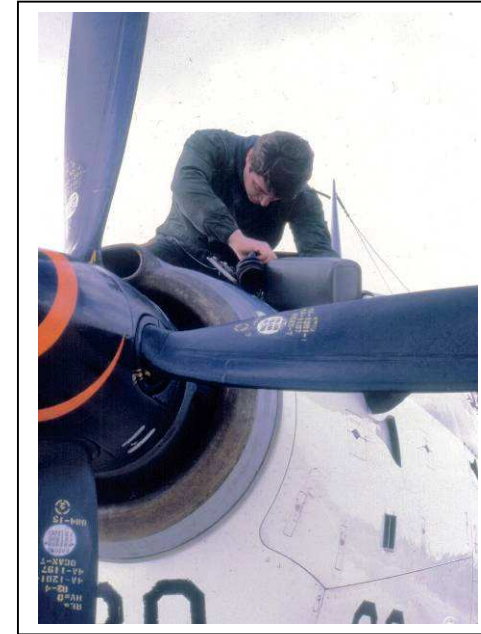
MT VATTANT – PM BOUDET – EV HENNEBERT



ESCALE A NAPLES



Retour à bord du Foch en panne, lui pas nous.
Il ne tourne que sur un arbre hélice. Ce jour là, seuls les
Alizé volent car il n'y a pas de vent sur mer. Le PA ne
peut nous donner que 12 nœuds, ce qui nous fait arriver
dans les brins à 75 .On sent bien l'accrochage et la
décélération.
Un Super ou un Crouze arracherait tout.



Dans le cadre de notre entrainement à l'IFR et à l'anglais nous partons faire quelques missions à l'étranger .Un petit aller retour aux frais d'une princesse un peu avare.

Cette fois ci nous sommes à Ibiza pour u week-end. Les pilotes en profitent pour goûter aux joies de la visite après vol réservée aux mécaniciens de la 6F. Vérification de la consommation d'huile et complément si nécessaire. Il faut faire cette visite juste après l'arrêt du moteur, vous imaginez le confort, assis à califourchon sur le Dart bien chaud.

Mais comme dans l'aéropostale les équipages connaissent leur avion et peuvent le mettre en œuvre sans aide extérieure. Dans la plupart des cas nous partions avec un technicien de la Flottille qui se régalaient de ces rares occasions de voler dans l'avion qu'ils bichonnaient à la base.



SEPTEMBRE 86: Equipage Fagot Juliett: EV ROLAND – PM BOUDET – MT PREVOT

JANVIER 1987 : Toujours la routine ...

Vers la mi janvier nous sommes prévus embarquer pour une mission au large de la Lybie, une mission opérationnelle contre un véritable pays hostile.

Le 12 séance d'ASSP préparatoire à tout embarquement.

Le 13 nous voilà prêt à partir. La météo prévoit de la neige en abondance.

Le briefing général pour le transit vers le porte-avions est prévu l'après-midi. La neige commence à tomber. Personne ne s'en émeut. Je dois aller porter un truc à l'armement base qui se trouve tout au nord du terrain. En chemin je trouve que la neige tombe fort et qu'elle commence à s'accumuler.

Début du briefing dans l'attente d'une amélioration. Et le terrain ferme, la piste trop enneigée est verglacée ce qui nous empêche de mettre plein gaz pour vérifier les paramètres au décollage.

En fait toute la région est paralysée. Nous resterons à la flottille laissant nos familles à leur triste sort sans eau, ni électricité. Nous partirons... en bus vers Toulon pour rejoindre le porte-avions sur lequel nous attendent quelques avions de la 4F.

Mais comment atteindre Toulon alors que toutes les routes sont coupées. Et bien nous partirons avec deux bus et la "savoyarde" (camion semi-remorque qui emporte le matériel de la flottille, les bagages, les papiers enfin tout...) et nous prendrons l'autoroute vers Orange, pour redescendre vers le sud-est. Nous coucherons à Orange où la Légion nous attends.

Départ dans la nuit au milieu pour rejoindre l'entrée de l'autoroute. Nous sommes de plus en plus inquiets pour nos familles quand on voit toutes voitures dans les fossés, les camions en travers et la panique de ceux qui arrivent encore à circuler.

Nous arrivons quand même à Orange grâce à la dextérité de nos chauffeurs qui slaloment entre les camions en travers de l'autoroute. Nous passons la nuit dans un immense hangar équipé de lit picot et de tout le nécessaire pour ne pas mourir de froid : La Légion quelle efficacité.

Nous repartons le lendemain pour rejoindre Toulon sans rater l'appareillage.

La mission sera de courte durée : nous resterons 5 jours à 200 nautiques des côtes Libyennes avec un PA américain dont les pilotes attendent avec impatience les MIG qui ne viendront pas.

Au milieu de la force traîne évidemment le Kashin Russe habituel qui s'amuse à slalomer entre nos bâtiments à grande vitesse. Vodka ou provocation ?

Le 23 janvier nous rentrons à Nîmes en patrouille. La Camargue est encore en partie enneigée.

Nous retrouvons nos familles qui ont eu pas de difficultés dans les villages.

Le 17 juin nous partons essayer notre premier Alizé peint en sombre .Pilote EV Nicolas et radariste MP Galtier.



VISITE PREVOL DU NOUVEL ALIZE AUX
COULEURS BASSE VISIBILTE.

Le 28 août je fais de nouveau mon peut-être dernier vol sur Alizé avec mon collègue Hennebert qui m'offre une magnifique barrique sur fond de soleil couchant. Je pars rejoindre l'école du personnel volant et l'escadrille 56S pour trois ans. Je retransverse la route pour de nouvelles aventures.

DEBUT DE TITANE :

L'informatique commence à faire son apparition, les premières calculettes intelligentes sont en vente à des prix abordables. Une équipe savante et éprise de technique d'avant garde possède un de ces appareils qui doivent nous faciliter la vie. A sa tête un navigateur qui trouve que tracer des routes sur une carte en papier, ploter la position des bateaux sur la même carte n'est plus opérationnel. Il a raison, il nous manque quelque chose pour améliorer l'équipement de l'Alizé qui possède le meilleur radar et système de navigation du moment.

Ils commencent par faire calculer les routes et vitesses des bateaux suivis au radar à leur calculette intelligente. Quelques azimuth distance à partir d'un point référence et le tour est joué.

Bientôt les premiers ordinateurs portables apparaissent sur le marché. TILT.

On trouve une base de données de cartes du SHOM.

On pique la position du calculateur de navigation OMEGA.

On pique la position du marqueur radar dans l'OMEGA.

On crée un programme pour calculer et présenter les informations sur la carte.

On cherche et on trouve un moyen de transmettre ces infos par radio (l'armée de terre possède ce qu'il nous faut)

Les électroniciens et les premiers informaticiens en herbe se mettent à l'ouvrage loin des sarcasmes de certains sceptiques.

Et cela nous donne :

Traitement de l'Information Tactique de l'Aéro Navale Embarquée. TITANE.

Le navigateur range ses crayons et ses cartes .La sacoche s'allège et le cahier est remplacé par une disquette.



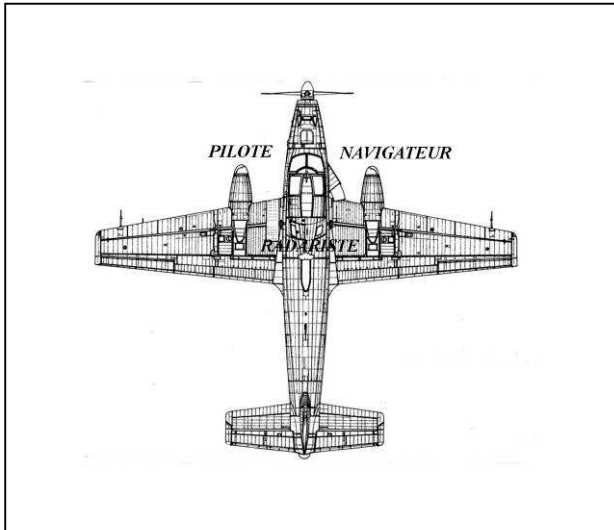
LE PREMIER
PORTABLE

L'APPONTAGE.



L'appontage.

L'équipage standard de l'Alizé est de trois personnes. Le pilote, le navigateur assis à coté de lui et le radariste assis derrière a l'envers.



Pour les manœuvres aéronautiques, catapultage et appontage le navigateur est plutôt un spectateur privilégié et le radariste doit être philosophe car il ne voit rien.

Nous savons ce que veut dire "confiance dans le pilote" car approcher du pont à 85 nœuds avec 45 degrés de volets pour toucher dans une zone de 10 mètres de long ce n'est pas un sport de masse.

L'Alizé peut apponter avec une plage de vent comprise entre 5 nœuds arrière et 50 nœuds de face.

Avec un vent faible ou nul on sent bien la décélération .c'est plutôt du brutal.

Avec un vent très fort on à l'impression d'apponter à la verticale car on avance à 35 40 nœuds de vitesse sol. Et c'est du brutal aussi car la turbulence est forte et on garde un œil sur le badin et sur le reflet du bip dans la visière du pilote. Le BIP est un indicateur d'incidence qui permet de piloter à basse vitesse très précisément.

Ambre : tout bon. Vert : c'est encore bon .Rouge : on s'approche de l'incidence de décrochage ce n'est pas bon. Le rouge est branché sur un avertisseur qui double l'alarme.

Le but est d'approcher le bip vert avec des éclats ambre ce qui donne une vitesse proche du décrochage ($V_s \times 1.1$). Sur un terrain nous atterrissons comme les autres à $V_s \times 1.3$.

C'est un atterrissage de précaution sur un pont de 150 m de long qui bouge...

Contrairement à un atterrissage il 'y a aucune notion d'arrondi. Le kiss n'existe pas sur un pont.

On touche en ligne de vol.



L'Alizé se pose toujours le dernier (réservoir de 2500 litres oblige). Quand il fait mauvais on est comme la vache en queue de file à l'abattoir
"Moteur..., moteur..., lève le nez Moteur ..., Plein gaz !!!
et " reMoteur...,re Plein gaz etc etc
Quina 24 Hyères dans le 350 pour 40 nautiques, tu rentre tout et tu déroute, on te récupèrera demain matin.
Quand votre tour arrive, vous êtes en bonne condition pour apprécier la bière après le magnifique appontage de votre cher pilote.
Bien évidemment pendant l'approche finale silence sur le téléphone de bord pour ne pas le déconcentrer.

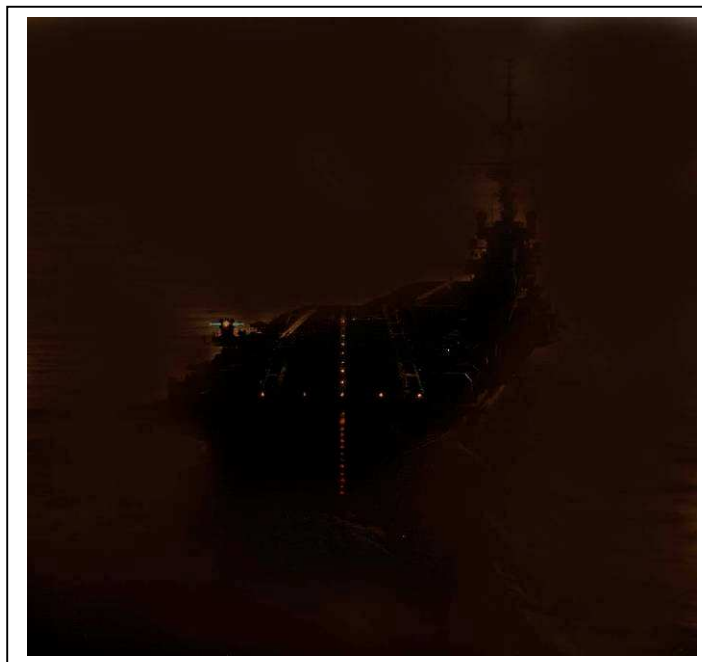




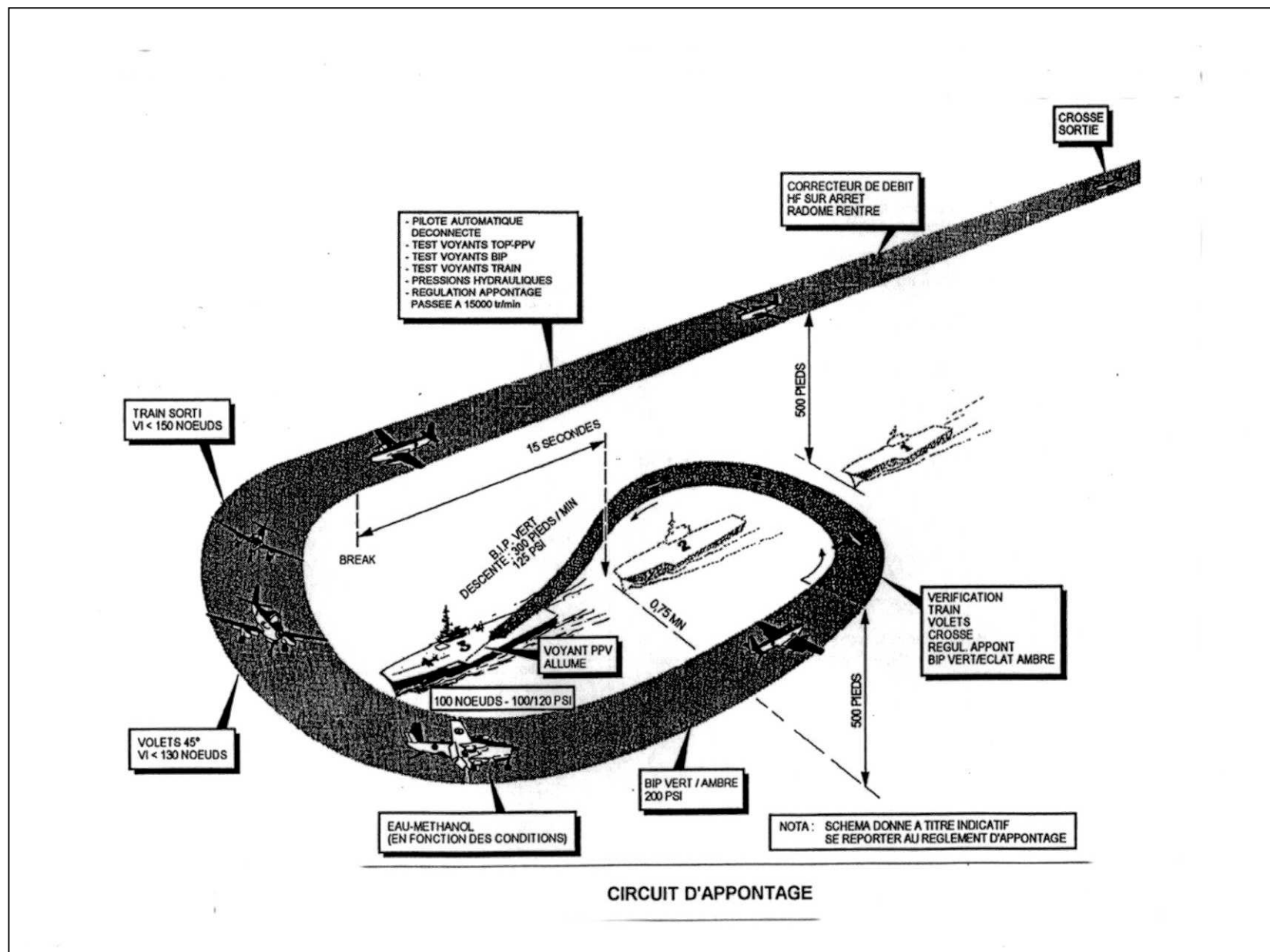
DE JOUR

AU CREPUSCULE

DE NUIT



Le circuit d'appontage est classique .Le pilote doit le respecter rigoureusement pour arriver en finale dans les conditions idéales. L'officier d'appontage est la pour le surveiller et l'aider.



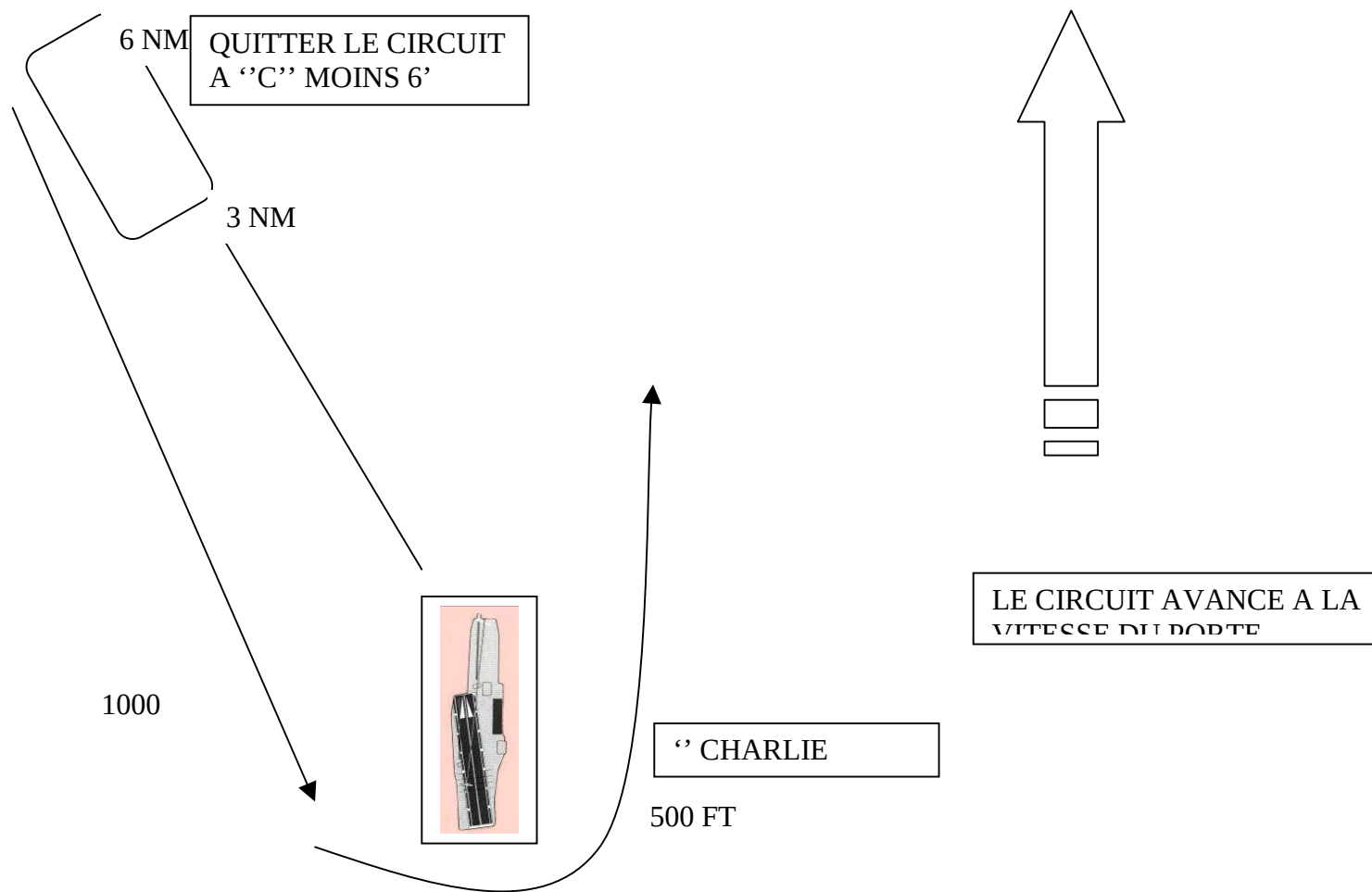
Le circuit doit être respecté car nous ne sommes pas seuls et le but est de raccourcir au maximum le temps de ramassage des avions. Durant cette période le bateau est très vulnérable.

Pour optimiser ces périodes les pontées sont organisées avec une chronologie très précise. Etre catapulté à l'heure est de la responsabilité du bateau. Apponter à l'heure prévue est de la notre. Respecter le "Charlie" est primordial pour des raisons tactiques.

Si la zone de notre mission est éloignée du bateau, il faut tenir compte de la distance pour rentrer à l'heure et ... de sa position au retour.

Normalement nous connaissons celle ci .Parfois pendant les quatre heures de notre mission il s'est déplacé. Il y a eu des surprises. Un des boulots du radariste est justement de surveiller son déplacement.

Si nous rentrons en avance nous intégrons le circuit flottille qui se trouve 30° à bâbord de la route du porte-avions.





Le vent idéal sur le pont est de 35 nœuds.
La finale, le "GROOVE" dure 20 secondes.

Le pilote doit garder un alignement parfait et garder le meat ball au milieu qui lui garanti un toucher sur le deuxième brin

L'officier d'appontage est un pilote ancien et chevronné. Il pilote tous les types avions du bateau et connaît leurs qualités et défauts. Il aide les pilotes à apponter en toute sécurité. Il connaît l'assiette d'appontage idéale ; avec des ordres bref et précis il guide le pilote pour remettre l'avion sur le bon chemin des brins.

Il tient un carnet secret dans lequel chaque appontage est noté. Cela va de la pine en haut (meilleure note) à la plus mauvaise :

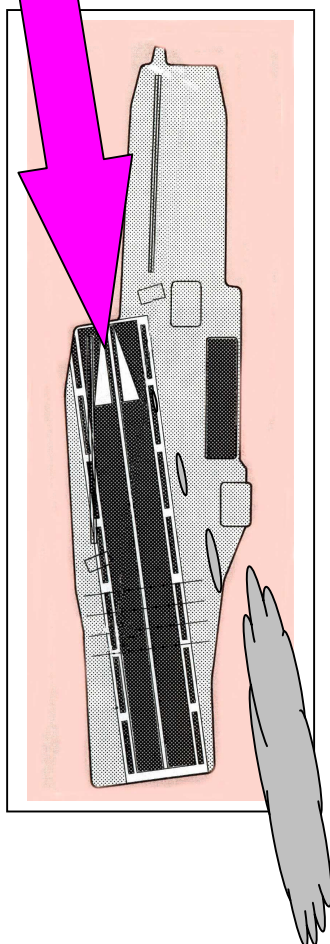
NDDETEAIF

**VENT METEO
DE
30 NOEUDS**

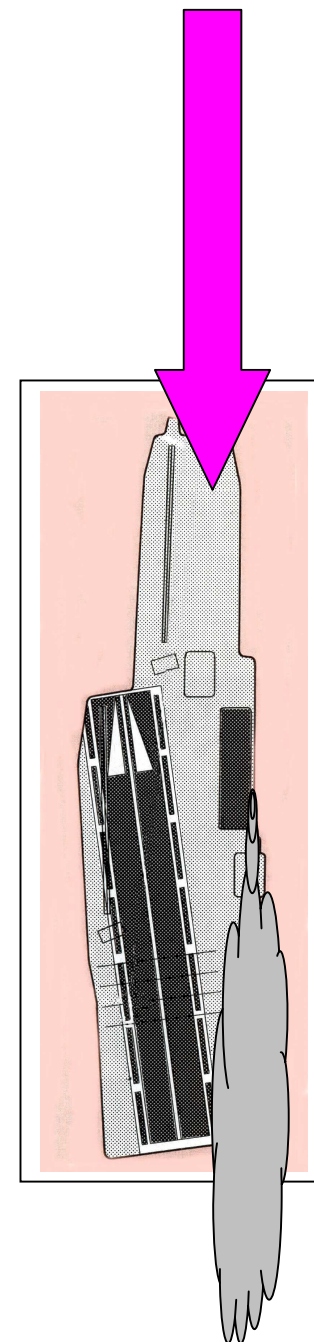
**ROUTE
AVIA**

**VITESSE
5 NOEUDS**

Le porte-avions doit être positionné pour que le vent souffle dans l'axe de la piste oblique qui est orientée 6° à gauche de celui du bateau



SI LE VENT METEO EST FAIBLE OU NUL IL FAUT QUE LE BATEAU AVANCE A 30 NŒUDS POUR LES CHASSEURS CE QUI CREE UNE LEGERE COMPOSANTE DE TRAVERS QUE LE PILOTE COMPENSE AU PIED A DROITE. ON APPONTE DANS LA FUMEE



L'Alizé peut apponter sans vent sur le pont .Il faut bien s'attacher car on passe de 85 nœuds à zéro en une petite cinquantaine de mètres. Bon coup de patin !

Pendant cette phase le navigateur ne peut pas faire grand chose Il admire le beau paysage et peut ramener des de belles photos en essayant de les prendre quand le miroir est au milieu. Seul l'officier d'appontage est habilité à donner des ordres aux pilotes. Malheureusement il ne tient pas les commandes. Certains pilotes plus futés que les autres ont parfois des techniques personnelles pour assurer l'accrochage dans les brins.

En fin de groove il arrive qu'une légère ascendance fasse monter l'avion .Le meat ball monte rapidement et la bonne réaction est de soit d'accepter de faire un "Bolter" c'est à dire un touch and go .Si la situation a été détectée rapidement l'OA peut ordonner une remise de gaz, un "WAY OFF".

Ceux qui veulent à tout prix accrocher piquent "légèrement" vers le pont .L'avion touche plus violemment que prévu sur la roulette de nez, redécollé, accroche alors qu'il repart en l'air et retombe encore plus violemment sur le pont. Venir dire bonjour à la passerelle Avia ... vous permet d'obtenir une belle "pine en bas", un débriefing solide de l'OA et une réputation de Skippy le kangourou.

Vu de l'extérieur c'est spectaculaire, cela fait un peu vieux films de guerre.

Vu de l'intérieur c'est encore mieux .On voit nettement le meat ball monter et le pilote piquer. Au toucher on voit bien que ça va repartir, puis l'avion s'arrête en l'air et on s'accroche en attendant le choc. C'est court mais cela nous paraît vraiment très long. On ne remerciera jamais assez HISPANO SUIZA pour ses trains d'atterrissage.

En plus cela fait un bruit sinistre...

Des fois ce n'est pas de leur faute .Quand il y a 50 nœuds sur le pont c'est sportif.



LIMITATIONS :

50 NŒUDS DE FACE

5 NŒUDS ARRIERE

GARDE A L'ARRONDI 5 METRES



EN VENT ARRIERE AVEC UN BON 45 NŒUDS DE
VENT METEO

La nuit nous sommes toujours les derniers après les Etendards et les Crusader. Chaque type d'avion à ses propres points d'attente et descend sur ordre de l'approche.

Nous appontons après une approche guidée au radar qui nous donne l'axe et les altitudes de passage prévues sur un plan de 5% ce qui donne environ 300 pieds par nautique.

Le pilote prend a vue à 350 pieds et 1 nautique du pont...En fait c'est moins impressionnants que le jour car on ne voit pas grand chose .Le catapultage ou le bolter de nuit est plus angoissants les nuits sans lune car on ne voit rien du tout devant. Seuls les instruments sont fiables.

Après l'accrochage il faut laisser remonter la crosse, replier les ailes et rouler aux ordres des chiens jaunes vers l'avant ou ils nous parquent très près des autres .Ils ont l'œil.

Si le temps est bouché nous employons la même technique.

En fait c'est une petite TMA dont l'axe tourne en fonction de la direction du vent.

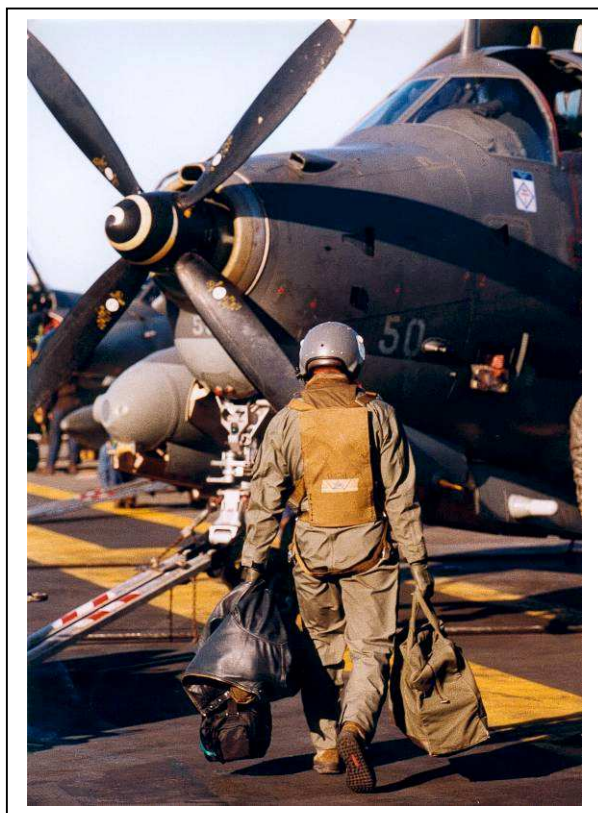
LE CATAPULTAGE



LE CATAPULTAGE

Le Breguet Alizé est un avion polyvalent et pour partir en mission depuis le porte-avions il a le choix : il peut être catapulté ou décoller par ses propres moyens. Tout a été testé pendant ses essais en 1960 et les courbes sont précises et datent de cette époque. En 83 pendant les campagnes devant le Liban, pour économiser les catapultes nous avons dû décoller en utilisant les paramètres d'origine. Des essais ont été refaits dans les années 90 pour les réactualiser. Un pilote Marine et des ingénieurs d'essais du CEV ont déterminé le moment de la rotation permettant de quitter le pont par le haut.

Tout commence par le briefing de la mission en salle d'alerte après un passage en salle renseignement. Quand tout est prêt et même dans le cas contraire le gradé de salle d'alerte annonce au chef AVIA que les "équipes d'Alizé sont prêtes et briefées". Bientôt 20 mn. Un bref "aux avions" de sa part et nous voilà parti. Souvent en combinaison étanche, encombré de la sacoche, du casque et autres boîtes et appareils photos nous empruntons l'escalier vers le pont. Sur le trajet, si les toilettes ne sont pas "consignées" nous faisons nos actions vitales. Pas question de faire ça sur le pont (je l'ai vu une fois....).



Les 150 mètres à faire pour rejoindre notre avion passent de la promenade par beau temps au parcours du combattant la nuit par mauvais temps .Il n'y a qu'un seul chemin par le tribord de l'îlot. Vous y trouvez des chariots d'ingrédients tenus par des saisines, des gens debout, assis ou couché, des tuyaux de tous genres. Quand vous avez évité tous ces pièges utiles il vous reste à passer sur les brins d'arrêt sans marcher dessus .La graisse ce n'est pas bon pour escalader l'Alizé. La nuit c'est terrain miné. Avec un petit vent de 50 nœuds c'est sportif. Au pied de l'avion un petit bonjour aux techniciens et on escalade.



Enfin assis à l'abri du vent, de la pluie. L'été c'est vraiment magnifique la mer est belle, le ciel est bleu, les gens sourient. Bref on part au combat heureux. La nuit quand il pleut et par mer 4 ou 5 on se dit que la prime "hibou" n'est pas suffisante ...



La mise en route est standard si le groupe délivre les ampères suffisants. B moins 10mn " Fagot 36 paré" Les chiens jaunes nous font enlever les saisines. Les ponev sont attachés par une laisse pour les empêcher de sortir par l'avant de l'avion en direction de l'hélice.



Nous sommes libres de rouler .Pas de grandes courbes, les freins sont sollicités pour suivre les ordres des chiens dont les gestes sont directement branchés sur leur voix.

Le navigateur regarde sur la droite les beaux nez des super étendards alignés sous l'ilot qui passent à moins de 30 cm. On évite de faire des signes à la passerelle qui pourraient être pris pour des signes d'amitié. ...

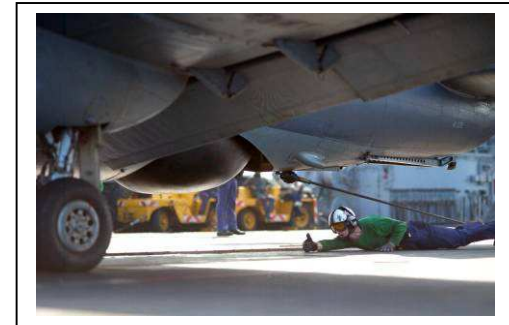


Devant le déflecteur de jet nous déplaçons les ailes. Le 22 déplaçait en désordre : la droite, on remonte, la gauche, on remonte et enfin les deux, ouf. Un nouveau chien jaune nous guide sur le rail de catapulte avec des petits gestes précis.



Bien positionnés le croc recule passe sous la roulette de nez. Les élingues et le Hold back sont accrochés. Le hold back est un genre de grappin accroché sous l'arrière il est tenu par un cercle d'acier taré qui cassera quand la catapulte tirera l'avion vers l'avant. Il permet de retenir l'avion pendant la mise plein gaz.





Le pilote enlève le frein, on sent l'avion avancer tout seul : la catapulte est tensionnée. Le cœur accélère un peu...
Le chien nous passe dans les mains de l'officier de lancement qui lève son drapeau vert.



Le pilote met plein gaz .Le bruit, les vibrations secouent l'Alizé. Il ne faut pas regarder la queue dans ces cas la. Le cœur à pris quelques tours aussi.

Un œil rapide mais précis sur les paramètres et maintenant plusieurs cas se présentent :

- La situation est nominale, le pilote salue et se cale bien. On regarde devant nous les 50 mètres de pont qui nous séparent de la mer en attendant le départ .Le cœur à pris se 15000 tours également. Ca part fort 3g, 3,5g c'est supportable et cela permet d'apprécier le spectacle. Tout va bien .De toute façon la catapulte permet à l'avion de voler sans moteur de quoi planer quelques centaine de mètres. Le cœur doit être branché sur le couple mètre car il bat de nouveau à son rythme normal.



- deuxième cas les paramètres ne sont pas bons. On est plein gaz, la catapulte parée. Le pilote doit faire non de la tête et doubler d'un message radio, l'officier de lancement doit lever son drapeau rouge pour prévenir de notre panne. Le pilote ne peut réduire que lorsque le vert sera baissé. Le cœur déjà à 15000 tours minutes en à pris quelques uns de plus. Si d'aventure l'officier se mélange les pinceaux avec ses deux pavillons on est de plus en plus inquiets et le cœur frise le surrégime. Pendant cette période seul le hold back permet à l'Alizé de ne pas partir tout seul.

Bon ça part, le pilote rentre le train, les trente degrés de volets et nous voilà parti vers de nouvelles aventures.

Petites aventures de catapultages :

- erreur de hold back (anneau de chasseur) : c'est le dessous de l'arrière de fuselage qui s'arrache.
- Perte de la porte du radariste qui se plante dans le plan fixe horizontal.
- Ouvertures de la verrière du navigateur qui l'avait mal verrouillée.
- Trim mal réglé et on descend vers la mer ; remarque agacée du chef AVIA...
- Verrière pilote qui se déboîte de la glissière.
- Le navigateur peut reculer son siège pour lire les instruments situés derrière le pilote ou en cas de crash. Il doit actionner une manette de déverrouillage. Des fois cette manette se trouve sur la mauvaise position. Au catapultage l'effet est garanti, vous partez vivement en arrière avec un bon coup au cœur.
- Le siège pilote est réglable en hauteur. Si la manette se trouve entre deux trous même effet garanti pour lui au catapultage. Evidemment il ne faut pas qu'il s'accroche au manche.
- Derrière le catapultage est ressenti à l'envers ; la première fois on a l'impression que l'avion a stoppé net et que l'on va tomber à l'eau.

La nuit, la procédure est la même mais on ne voit rien.

Transit vers l'avion sous opposition en terrain miné : saisines, obstacles noir et très durs pour les mollets, humains assis, flaques de graisse près des brins.

Montée dans le noir.

Installation et brélage de mémoire.

Avec la batterie en route on commence à y voir un peu.

Mise en route standard après allumage des feux situés dans les trappes de train.

Pour rouler : feux de navigation FIXES FAIBLES.

On roule plus doucement. L'Alizé ne possède pas de phare.

Devant le déflecteur on éteint les feux et on déplie. Les interrupteurs des feux sont mal situés en haut de la poutre plafond. Les salades de feux ne sont pas rares avec un "jeune" navigateur. Remarque agacée du chef AVIA et gestes des chiens jaunes.

Le positionnement sur le rail se fait dans le calme.

C'est ensuite que cela se corse.

L'officier de lancement se sert de bâtonnets lumineux vert et rouge.

Paré catapultage : feux de navigation sur FIXE FORT

Problème : utiliser le feu ventral

Salades de feux assurés car l'accès aux feux est dans le noir .Mais c'est le pilote qui en a la responsabilité on est ''peinard''

De nuit les mêmes situations sont beaucoup, beaucoup plus stressantes car devant c'est noir.

Nous sommes sélectionnés pour réagir calmement devant toutes ces situations.

''Nous sommes tous sélectionnés pour réagir devant toutes ces situations évidentes.''

Plein gaz – pavillon rouge heu non ... pavillon vert, puis pavillon rouge et vert, puis vert, puis vert et rouge et enfin rouge on réduit et on étrangle le porteur des pavillons.

Il y a aussi la salade de feux et une bonne salade de pavillons. Le navigateur est bon pour le meilleur cardiologue du monde.

Souvent la radio qui ne devrait pas être utilisée clarifie et sauve la situation. En place arrière on est philosophe, il vaut mieux.

Le porte-avions est un bâtiment de guerre qui ne doit pas être détecté par l'ennemi qui se ferait une joie de goniométrer toute émission radio.

Aussi nous nous entraînons le plus possible aux procédures de catapultages et appontages dans le silence radio le plus total. Tout se fait par gestes.



Ce sont les situations normales, avec un pilote confirmé avec lequel on vole tous les jours.

Avec un novice ce sont les mêmes procédures mais le pilote n'a jamais été catapulté et n'a jamais atterri.
Cela s'appelle une qualification appontage.



RETOUR A LA 6F 1990 – 1992



RETOUR A LA 6F 1990 – 1992

Après trois ans exceptionnels passés à l'école du personnel volant, je reviens à la 6F : l'appel du large...
Sortant de l'école je suis affecté au SFA ; service de la formation Alizé qui forme les équipages ab-initio.

LE SFA :

Deux équipages forment l'équipe des moniteurs. Tout commence par une petite sortie sur le PA pour se ressourcer et respirer le bon air de la mer. C'est par une nuit noire que nous sommes catapultés .Il pleut un peu donc pas d'horizon, du noir devant, derrière, dessus et dessous et une p... de vibration qui vous propulse le cœur vers 200. Pour un retour sur Alizé je pense que cette nouvelle prime '' hibou'' n'est pas volée. Evidemment les paramètres sont bons et nous ne saurons jamais d'ou vient le mal. Bon, on apponte sans problème et le pilote descend pour laisser sa place .Deuxième catapultage dans cette nuit noir foncé et un Bolter avant d'apponter de nouveau.
Je suis de retour sur Alizé !

L'alizé est quadriplace pour les vols instructions. Le navigateur fait tous les vols :

Avec un jeune pilote il est à droite.

Avec un jeune radariste il est à droite.

Avec un jeune navigateur il est derrière.

Cela permet de faire deux, voire trois vols dans la journée. Le carnet de vol se remplit rapidement. On touche à tous les domaines : aéronautique, tactique, technique.

Le matin on survole le massif central en navigation basse altitude, l'après midi on instruit un navigateur en vol maritime et le soir on passe une heure à serrer les fesses en exercice de patrouille serrée de nuit avec notre jeune pilote du matin.

On sert de copilote en navigation basse altitude a vue, en IFR.

Sans être mécanicien de bord il faut connaître toutes les procédures secours et les différents circuits. Durant certaines phases du vol (patrouille serrée, appontage) nous devons surveiller les paramètres.

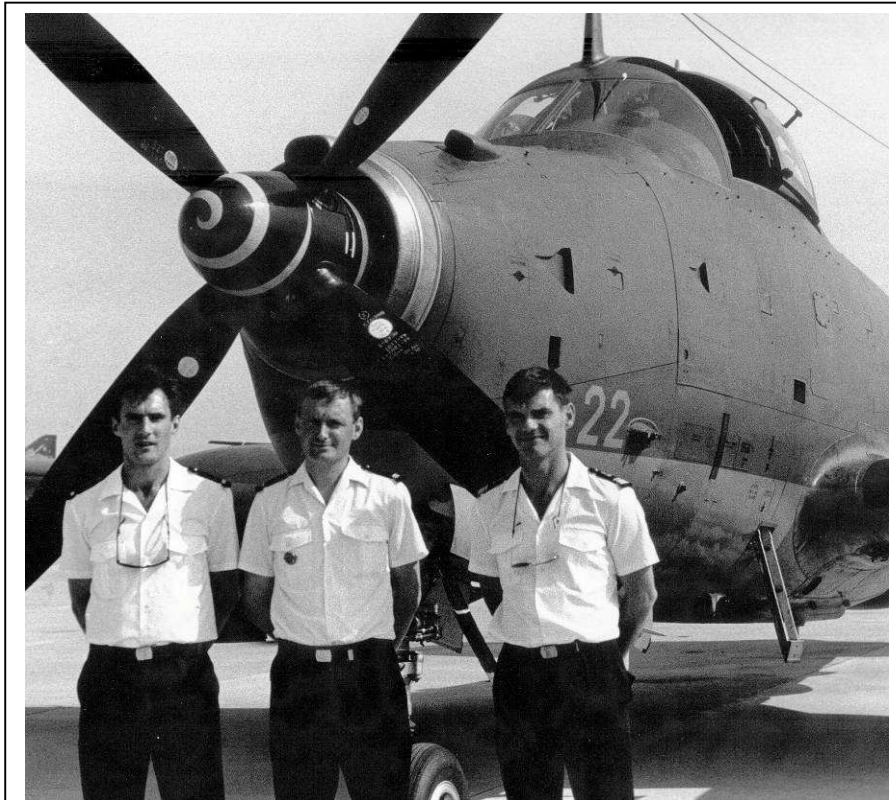
L'Alizé ne nécessite qu'un équipage de deux pour les vols à caractère aéronautique comme les qualifications appontages .Les navigateurs ont donc l'insigne honneur d'accompagner les jeunes pilotes pendant leur entraînement à l'appontage.

Retour en équipage opérationnel.

En mars 91 mon camarade Fiche quitte la Marine et je rejoins son équipage, Fagot Alfa :

Pilote : CC Louis Gay (commandant la 6F)

Radariste : MP Patrick Winkler



Fagot Alfa:

Cc Louis Gay

Mp Bruno Boudet

Mp Patrick

J'avais connu le Lv Gay quand il était tout jeune pilote sorti de sa qualification sur Alizé. Il était entreprenant et avait une idée par seconde. A la tête de la 6F il devient le PDG de la flottille et comme par hasard nous vîmes des transformations inespérées :

- des locaux neufs et climatisés
- des frais de mission pour aller à l'étranger
- un simulateur Alizé moderne sur les nouveaux PC
- un réseau informatique dans la flottille
- des GPS pour tous les équipages

C'était le début de toutes ces choses qui devaient nous faciliter la vie.

Mais tout n'est pas arrivé comme cela...

Le commandant préférait traiter avec les instances supérieures de Paris directement. Nous avons ouvert la ligne Nîmes – Toussus en Alizé. Quel régal d'arriver avec notre petit avion dans la grande TMA Paris. Vu l'équipement radionav un peu restreint nous utilisions des moyens à faire dresser les cheveux à un contrôleur aérien actuel.

L'atterrissage à Toussus n'était pas toujours facile.

Il y a deux pistes, donc il ne fallait pas se tromper.

Les pistes sont courtes même pour un Alizé, il ne fallait pas rater le seuil.

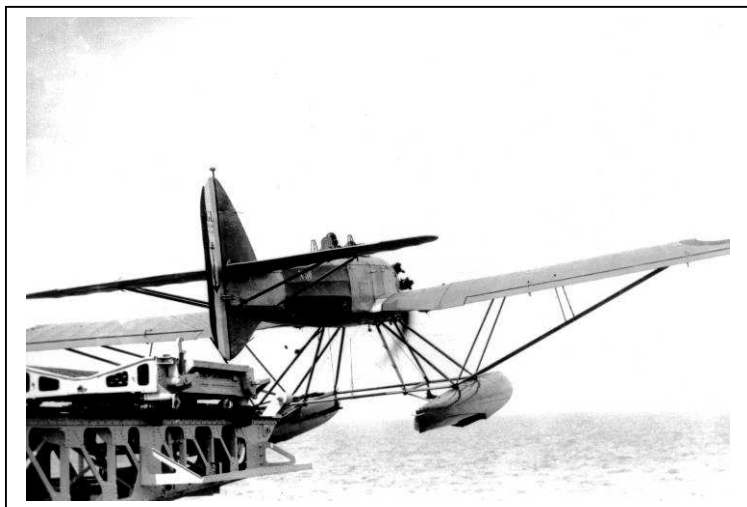
L'arrivée en IFR ne posait aucun problème.

Un jour le commandant me propose d'aller faire un tour aux archives de Vincennes pour glaner quelques anecdotes de l'aviation de sûreté. Je lui propose d'y aller avec mon collègue Pérez qui lui aussi s'intéresse à l'histoire de l'aéronautique navale.

De là partira l'écriture d'une histoire de l'aviation de sûreté embarquée.

Dans les témoignages que nous rapportons il en est un qui donne une idée à notre commandant.

Dans les années trente l'état-major organisait une "coupe de l'aviation de sûreté embarquée". Cette coupe était disputée par les équipages de Gourdou chargés de cette mission au départ des bâtiments de la flotte.



Le 24 juin chaque équipage est chargé d'effectuer un vol de chaque mission allouée à l'Alizé.

- une recherche d'objectif en navigation basse altitude sur terre
- une mission de recherche en mer avec la meilleure restitution de la situation de la zone choisie
- Les choix des objectifs et le contrôle de chaque mission est assuré évidemment par un équipage de choc :
 - CC Gay – MP Boudet – PM Deroi
- Après dépouillement des résultats un équipage est sacré meilleur équipage de la 6F
- Un pot suit.....

Cet été sera fertile en aventure.

Le 2 juin nous partons à bord du Foch pour la journée des familles. Equipage LV Haas ; MP Boudet ; MP Perez

Avant de partir je me fais injecter ce qui faut pour pouvoir tenir debout (dos coincé) par un docteur PN qui ne sait pas ce que je vais faire.

Nous voilà parti vers le Foch où nous attendent les parents de PP qui m'a averti que sa mère était un peu exubérante.

Appontage ; applaudissement que nous n'entendons pas mais que nous devinons. Nous descendons de notre Alizé sans "faire les beaux" ou si peu et nous dirigeons vers la salle d'alerte où nous attend Mme Perez qui se jette sur le pilote pour lui coller une énorme bise sur sa tête rasée avec éclats de voix (de pied-noir) et tout et tout.

PP nous avait avertis.

Belle rigolade dans les coursives.

Après trois démos plutôt épuisantes nous rentrons à Nîmes (3 cata et 3 appo...)



Le 1^{er} juillet nous participons au défilé de la cérémonie de départ des Etendard IVM de l'aéronautique navale.

Deux jours après nous sommes à Cologne. (IFR en langue anglaise et étude des coutumes locales)

Au retour commence l'entraînement pour le défilé du 14 juillet à Paris (4 Alizé dirigés par notre équipage).

Pour commencer je prépare une magnifique carte avec le trajet de notre pattern d'entraînement dans la région nîmoise .Nous montons dans les avions, il fait très chaud et nous laissons les verrières ouvertes. Après démarrage cela nous rafraîchit bien etma carte s'envole. Récupéré de justesse par un mécanicien nous pouvons débiter nos vols.



Nous devons être leader de la patrouille donc il faut s'entraîner à passer sur la tribune en même temps que nos amis à pieds. En fait il faut s'entraîner à perdre du temps quand les troupes s'arrêtent car nous tournons à 150 nœuds sur le circuit d'attente. Un officier placé vers a tribune nous donne la position et les décalages du passage des troupes. A nous a faire les bons calculs.

Pendant une semaine nous planchons sur les différentes techniques et les vols se succèdent au dessus de la base.

Après un aller retour Paris pour le briefing final nous sommes fins prêts.

Le jour J nous partons de Nîmes vers le circuit d'attente. Après deux heures nous apprenons que le défilé aérien est annulé à cause du mauvais temps sur Paris.

Le retour aurait pu être paisible, au dessus de la couche jusqu'au midi ou régnait un beau soleil. Après la traversée de la Beauce, arrivant sur les contreforts du Massif central, le commandant me demande de sortir une carte topo car nous allons descendre en basse altitude. Et nous voile parti en descente à 4 avions dans la crasse vers les vallées embrumées au milieu desquelles il devient de plus en plus difficile de naviguer.

Je pense aux trois équipages qui nous suivent qui doivent nous haïr d'avoir choisi cette option. Après une demi-heure de zig zag nous émergeons dans le soleil du midi.

Après un petit tour sur le Foch nous partons en vacances bien méritées

Au retour la ligne reprend vers Paris, Evreux pour le simulateur etc etc.

Le 25 septembre, c'est un vendredi et nous sommes à Lorient. Il fait très mauvais sur le trajet vers Nîmes mais nous partons quand même en IFR.

L'Alizé n'est pas dégivré, le radar est mis en œuvre par un radariste qui se trouve en arrière et non pressurisé nous ne pouvons pas dépasser le niveau 120.

Passant Nantes nous voyons le ciel se boucher en nous entrons en IMC. La turbulence est arrivée après la masse d'eau qui s'abat sur la verrière : virage serré de 180 degrés pour essayer de sortir du nuage. Je sais me servir du radar aussi je demande de me détacher pour passer à l'arrière (la personne assise derrière ne sait pas le mettre en route..). Avec la turbulence qui s'intensifie, j'ai peur de passer à travers de la verrière, je reste assis.

Nous demandons au contrôle militaire de nous prendre sous son aile et de nous guider au radar à travers les orages. Réponse : nous sommes trop bas pour eux.



Début d'un périple au milieu du massif central passant dans les vallées grises au milieu de colonnes de nuages. Nous remontons vers le nord passant par Mende et toujours entre les tours grisâtres nous mettons le cap vers le sud.

Enfin en contact avec Istres, le contrôleur nous annonce qu'il a le contact sur nous et sur les Cb. Il nous guide vers la base. Vers la Grand Combe : vue du sol, et nous piquons vers le sol et le bonheur de retrouver la terre.

Moralité : nous sommes des fous mais les meilleurs...

Deux jours après nous sommes à Evreux pour le simulateur.

Le 9 octobre petit vol d'entraînement IFR vers Séville d'où je ramène un château fort Play mobil .Entre les places avant et arrière il y a un espace qui nous sert de coffre à bagages. Tout le monde le sait et, à bord du PA nous sommes souvent sollicités comme avion cargo ou postal.

Derrière le siège du navigateur il y a le lance marqueur colorant (en fait c'est un tube ouvert sur l'extérieur) qui lui sert parfois de toilettes pour les petites vessies.

Et l'année n'est pas finie.

Le 14 nous partons en Corse pour une mission assez "intéressante".

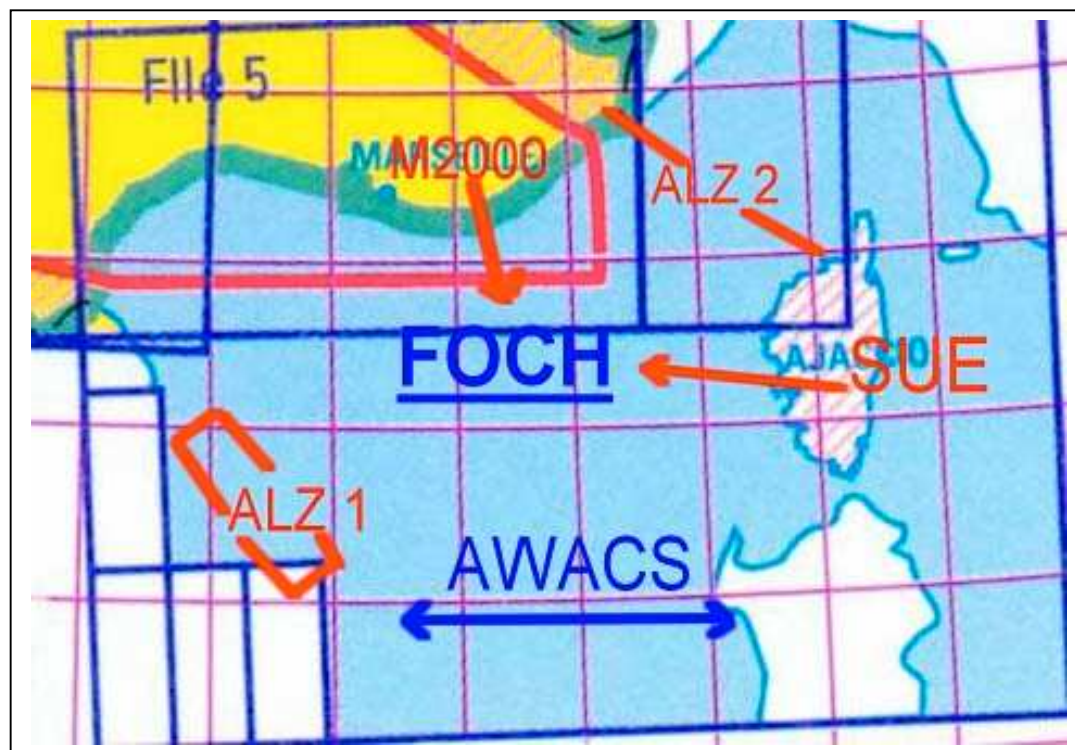
Le **Foch** est en mer .Il s'attends à une attaque des Super-Etendards de Hyères guidés par un Alizé. Fort de sa Flottille de **Crusader** le Porte-avions est serein. De plus il fait appel à un **AWACS** pour sa défense anti-aérienne.

En fait rien ne va se passer comme prévu. Après un briefing par téléphone qui ferait hurler les gens de l'Amirauté, les commandants vont brouiller les pistes.

Les Super (SUE) iront se cacher en Corse sur la base de Solenzara.

Des Mirages 2000 (M2000) prendront leur place au décollage d'Hyères.

Un Alizé (ALZ 2) au décollage de Solenzara relaiera les messages de positions de celui (ALZ 1) qui à décollé de Nîmes.



Tout est en place. Nous décollons en IFR pour Solenzara. A peine posé nous redécollons pour nous planquer entre la Corse et le continent (un grain judicieusement positionné va nous aider. Nos camarades d'ALZ1 commencent à nous envoyer la position du Foch que nous retransmettons en l'air vers le STRIKE massif de SUE.

Le Foch est paisible, couvert par le SENTRY et ses CRUSADER en alerte sur le pont.....

La menace doit venir du nord (comme prévu dans l'ordre d'exercice).

Bien coordonnés les M2000 et les SUE décollent en même temps et mettent le cap sur le Foch.

Les M2000 sont détectés au décollage de Hyères et les CRUSADER sont catapultés et fondent sur leurs présumés SUE. La ils tombent sur du dur de l'armée de l'air pendant que notre malheureux PA subit les attaques des SUE non attendus dans le secteur sud-est.

La routine des exercices n'est pas bonne pour un bon entraînement. ''ENTRAINEMENT DIFFICILE, GUERRE FACILE ''

Et nous repartons dans nos tours de France.

Le 28 novembre nous posons un plan de vol pour Toussus (nouvelle réunion dans les états-majors). La météo annonce du brouillard matinal sur la région parisienne .Nous partons confiants et arrivé vers le sud de la capitale le terrain est toujours fermé.

Comme nous devons nous rendre à Lorient ensuite nous décidons d'avancer notre arrivée donc, déroutement vers Lann Bihoué. Nous avons du pétrole et aucune angoisse .Dessous nous voyons que la couche de stratus s'étend sur tout l'horizon. Renseignement pris Lorient est également dans le brouillard.

Une décision doit être prise : retour à Nîmes.

Nous faisons un petit point météo. Seul le sud de la France est dégagé.

Idée : pourquoi ne pas se dérouter vers Cazaux et visiter le musée des hydravions à Biscarosse.

On y va (c'est bien de voler avec le commandant...)

Atterrissage, voiture, visite, restau en attendant que le brouillard se lève.

En fin d'après midi nous repartons vers Lorient par la côte à environ 100 pieds.

La vie quotidienne de l'aviation de sûreté embarquée.



Le 2 décembre une petite sortie sur le Foch permet de retrouver les réflexes et de faire quelques belles photos au large de la Corse.



L'année 91 s'achève.

Début février 92 le Cv Oliveau, quitte le commandement du Foch. Les différents pacha de Flottilles décident de lui faire un cadeau d'adieu digne de l'accueil qu'il nous réservait sur son bâtiment.

Notre commandant lui propose de faire une navigation basse altitude au dessus du Plateau de Valensole et des Gorges du Verdon.

Le 5 février nous partons vers Hyères à deux Alizé. Pour ce vol je laisse ma place au commandant et passe derrière.

Nous décollons et après le rassemblement mettons le cap vers le lac de St Croix. Arrivés sur zone le numéro deux vient se placer discrètement en colonne.

Il est remplacé par deux Zéphir de la 59S.

Quatre Super Etendard rassemblent dans la foulée.

Deux Crusader de la 12 F se joignent à nous.

Pour la photo un Etendard IVP nous survole alors que son numéro deux se met derrière nous.

Grosse émotion du commandant quand il s'aperçoit que cette patrouille est un cadeau de fin de commandement.





Au dessus du lac de St Croix.

Le 9 mars 1992.

Embarquement sur le Foch

Cette date marque le début d'une période d'embarquement qui se terminera en 96.

Arrivés les premiers avec le commandant et quelques nouveaux je vais participer aux premiers appontages du LV CARRE. (Son navigateur en titre arrivera plus tard).

C'est ma première qualification appontage depuis mon aventure de 1981 et je monte sur le pont avec une légère appréhension. Tout se passe bien et après 6 Touch and go on accroche les brins en sécurité. Je laisse ma place à un collègue les jours suivants.

Curieux de voir la suite de la qualification je monte à la passerelle. Notre Alizé se présente, touche, rate les brins et remet les gaz. Et je vois le navigateur dire bonjour à tout le monde en passant devant nous... Un débriefing costaud suivra cette démonstration de sympathie. Ce n'est pas le genre de la maison.

Il a pris l'expression "dire bonjour à la passerelle" un peu trop au pied de la lettre. Elle est employée quand on rebondit accroché au brin d'arrêt ; l'effet est garanti.

Après cet intermède nous revenons à Nîmes quelques jours.

Le 23 mars nous partons pour la sortie THERPSYCHORE qui doit nous faire naviguer vers la Méditerranée orientale. Deux escales à ANTALYA et à ATHENES sont prévues.

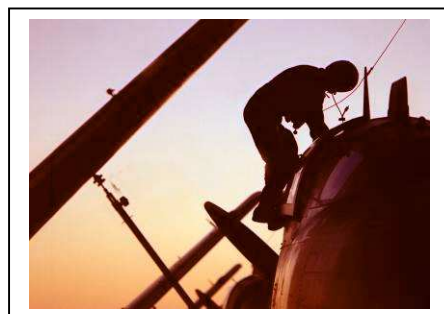
Nous allons nous frotter à plusieurs ennemis Italiens et Américains

Cette sortie est un exercice de lutte anti-navire durant laquelle nous allons chercher nos ennemis au milieu de la Méditerranée. Après positionnement et pistage des hostiles nous guidons les attaques des SUPER - ETENDARDS.

Le programme n'est pas chargé : 5 jours de mer, 5 jours d'escales en Turquie, 4 jours en mer, nouvelles escale de 5 jours à Athènes et 3 jours de mer pour rentrer.

C'est un peu ce que l'on peut appeler une croisière. Nous ne savions pas que ce serait la dernière.

Le commandant a fait embarquer un jeune photographe de la base de Nîmes qui devra nous faire un reportage complet sur la 6F et l'Alizé.

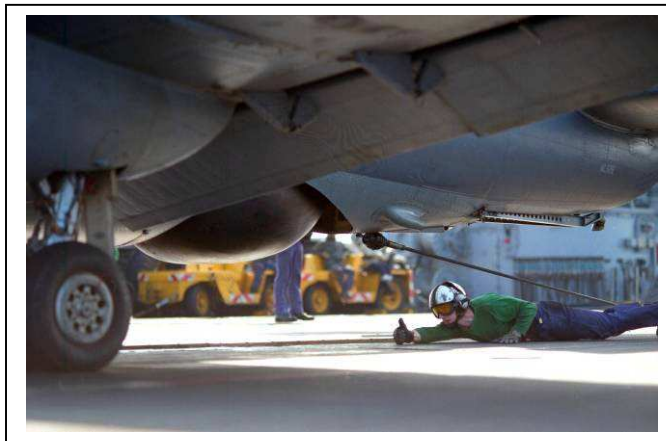


Un dernier regard au soleil couchant avant le catapultage



Au grand dam des autres équipages nous avons deux pilotes. Le commandant nous a affecté un jeune qui sort tout juste de sa qualification. Cela nous permet de faire parfois deux vols par jour.

Le 25 nous profitons de son premier vol pour aller faire un peu de tourisme autour du Stromboli.



Le 27, je me repose dans la chambre, le téléphone sonne : c'est la salle d'alerte. "Décollage immédiat, on a perdu un Crusader !"

Deux Alizés seront catapultés.

Un explorera l'ouest de la zone, nous nous chargerons de la baie de Kalamata.

En un temps record parés et briefés 20 minutes après l'alerte nous sommes catapultés.

Le porte-avions a rencontré du mauvais temps et a dérouter ses avions sur le terrain grec de Kalamata.

Les Super sont posés mais on est sans nouvelles d'un Cruze de la 12F.

Arrivant sur la zone nous relevons un Alizé qui a débuté la recherche mais se trouve maintenant à court de carburant.

Effectivement le temps n'est pas terrible mais il se dégage rapidement.

Nous commençons une recherche en créneaux très serrés en vue de retrouver un pilote éjecté.



Les deux Alizé commencent les recherches en contact radio avec un des pilotes de SUPER qui a pris le micro à la tour de Kalamata.

Un C130 du SAR Grec vient se joindre à nous.

Un Super frelon se charge de la partie montagneuse à l'ouest de Kalamata. Cette partie est encore accrochée par un reste du front qui vient de passer sur la région.

Les minutes passent, nous scrutons la mer et je guide le commandant pour suivre les branches prévues.

Les sommets sont enfin dégagés et le super frelon retrouve le Crusader écrasés contre la façade ouest de la montagne.

Le pilote n'a pas eu le temps de s'éjecter.

Nous rentrons à bord.

L'Aéro est en deuil



Jusqu'au bout avec les
officiers d'appontage



Le 29 nous sommes au mouillage au fond de la baie d'ANTALYA. En arrivant dans la vieille ville nous apercevons l'objet de nos vaines recherches pendant l'exercice.

Le croiseur anti-aérien Scott mouille devant le vieux port.

Après une magnifique escale passée à visiter les sites archéologiques de la région nous regagnons notre maison de fer.

La sortie continue en exercice de lutte anti-navire jusqu'à Athènes ou nous passons 4 jours à visiter les vieilles pierres et autres Acropoles.

Notre mission se termine le 13 avril. Nous retrouvons nos familles.

Bilan : 25 heures de vol ,23 appontages dont 3 de nuit et 5 touch and go pour 21 jours de mer. Plus d'un vol par jour, des missions d'exercices parfaitement organisés et deux escales touristiques. On peut appeler ça une "croisière" .Nous en avons bien profité sans savoir que c'était la dernière des sorties "sympa".

5 MAI AU 21 MAI SORTIE DRAGON HAMMER

Après les vacances nous repartons en mer nous frotter encore aux forces navales américaines.

Le 5 mai nous retrouvons le Foch pour la sortie DRAGON HAMMER .Je fête mes 17 ans de service.

Le combat est rude .Cernés par un ennemi plus nombreux et mieux armés nous succombons .Encerclés et détruits sous une pluie de Harpoon généreusement distribués par tout ce qui vole ou navigue autour de nous.

Le 12 nous allons fêter notre dérouté à Sigonella ou est organisé un display de tous les avions et hélicoptères de l'exercice.

Le bord nous brique un avion avec ce qui reste d'eau douce. Nous avons traversé une zone de pluie sablonneuse qui a un peu camouflé les Alizé.

L'équipage : CC Gay, MP Boudet , MP Winkler et le Commissaire (accompagné d'une grosse poignée de dollars....) .Nous ferons grosse impressions au milieu des Vikings et autres Prowler.

Retour à bord le soir après une navigation le long des cotes siciliennes.

Le lendemain, gag du courrier qui nous rendra célèbre quelques temps.

Nous devons partir vers Nîmes. Comme d'habitude le bateau en profite pour nous faire jouer à l'Aéropostale. En montant dans notre Alizé nous trouvons une énorme caisse en bois remplissant tout l'espace entre les sièges avant et arrière. Donc plus question de courrier. Avant de mettre en route le "Bidel Avia" arrive avec sa corvée de mousses qui portent les sacs postaux. Evidemment nous l'informons qu'il n'y a plus de place.

Sceptiques l'équipe des facteurs, penauds et franchement mécontents font demi-tour.

Le soir nous avons droit aux communiqués suivant sur les ondes de TV FOCH.

"Aujourd'hui le courrier s'est fait **par Alizé.** (Paralysé)" Hé hé

En fait la caisse contenait un train d'atterrissage de Super-Etendard. Les techniciens avaient démontés les sièges pour l'embarquer. Nous avons invités ceux d'Hyères à tout démonter, ce qu'ils firent en maudissant ceux du porte-avions. Ambiance...



Le 21 mai nous sommes catapultés pour rentrer à Nîmes. Dernier catapultage du commandant qui nous quittera le 3 juin.
Le LV LENFANT prend le commandement de la 6F.

12 AU 26 JUIN SORTIE SUR LE FOCH

12 juin Nîmes Foch pour la sortie Farfadet, pour un temps je reste le navigateur du commandant.

Le 20 quelques démonstrations pour la journée des familles et retour à la maison.

Le 22 je repars à bord du Foch. Le Clémenceau est en mer dans notre zone.

Un ancien officier d'appontage est revenu à la 6F Le LV Nicolas "P'tit louis". J'ai la chance de participer à son réentraînement sur Alizé

23 juin CAC : catch and catapult : rien que de l'aéronautique, des cata et des appo sur le Foch.

Le 24 nous partons faire la même chose sur le Clémenceau qui navigue de conserve. Et 6 appontages de plus à notre actif.

Nous en profitons pour ramener un collègue qui purge une peine de "prison" à bord du Clem.

Le 26 nous rentrons à Nîmes.

La France aime bien voir son armée une fois par an.

Nous participerons au défilé du 14 juillet à Paris en tête des avions de la Marine .4 Alizé devant, 4 Atlantique 2 derrière.

L'entraînement défilé reprend sur la région de Nîmes, les chronos s'échauffent, les tops fusent et le 13 juillet nous sommes parés pour la répétition sur les "Champs".

Un Crusader nous rate de peu en descendant se mettre en place devant nous en passant la Défense. Les chasseurs passeront dessous et ne nous doublerons pas par dessus.

Le 14 nous sommes royaux au dessus des Champs et nos familles pensent nous avoir aperçus 5 secondes à la TV.



GARDE A VOUS

TRIBORD !!

Je quitte l'équipage du commandant après une sortie sur le Clémenceau.

Après les permissions d'été je retrouve le service de formation sur Alizé en équipage avec Patrick Hennebert au manche et Fabien Drouaillet au radar.

Les cours théoriques, les simulateurs et les vols d'entraînement se succèdent. Je commence les séances d'appontage simulé sur piste, les ASSP avec le jeune Ivars dit jannot.

Dans la formation des pilotes il est prévu une mission à l'étranger pour tester leurs connaissances en anglais et en IFR.

Une mission Nîmes – Lorient – Yeovilton (GB) – Lorient - Nîmes est préparée. Nous partons à 4 sur l'Alizé 50

Un pilote stagiaire à gauche, un pilote moniteur en place navigateur et Pépé et moi derrière.

16 octobre : Nîmes – Lorient - Yeovilton (base de la royal navy et de son musée).

Visite du musée et des coutumes locales (cuisine anglaise, etc etc)

19 octobre : panne de pompe BP qui nécessite le dépannage et nous "oblige" à rester sur place.

Le 20 nous décollons pour Lorient ou une nouvelle panne nous bloque sur place.

Le 21 une séance d'ASSP avec Ivars me permet de passer le temps.

22 octobre, décollage vers Nîmes .En montée dans le crépuscule nous passons Nantes au niveau de vol 80. Une odeur de brûlé me chatouille les narines et le convertisseur normal s'arrête. Plus d'électricité pour alimenter les instruments de navigation ; recherche de la panne et l'avion poursuit au cap. On averti le contrôle de nos ennuis et...nous poursuivons au cap. Derrière nous nous demandons ce que font nos pilotes.

Je n'hésite pas un moment et saute sur mon agenda Marine. (Ma sacoche est devant avec le pilote moniteur). J'avais pris un top à la verticale de Nantes. La carte de l'agenda est assez détaillée pour tracer la route estimée. Nous approchons de Cholet...

L'air de rien nous aiguillons nos pilotes, qui nous paraissent un peu paumés, vers Tours qui nous paraît la seule base proche.

Posé de nuit sur la base de Tours qui est fermée pour le week-end. Nous sommes accueillis et le lendemain nos techniciens viennent dépanner le 50. Après la découverte de nouvelles pannes et deux vols de 12 minutes nous sommes toujours à Tours.

Le moniteur nous demande de rentrer à Nîmes en train pour raconter. Eux restent sur place et ramèneront l'avion ou resteront dans l'armée de l'air...

Le 25 nous sommes à la maison.

L'histoire de l'agenda Marine restera.

A peine remis des émotions, je reprends ma place à droite du Maître Ivars pour ses séances d'ASSP avant de partir sur le porte-avions pour finir sa qualification appontage de jour.

112 appontages simulés sur piste, 5 touch and go et 6 appontages : le maître Ivars est qualifié brillamment à l'appontage de jour.

En revenant à la base je saute dans l'avion du Mt Katan qui débute son entraînement.

Nous sommes en décembre 92. Nous vivons nos derniers jours de calme.

1993 nous réserve bien des surprises....

-

MISSION BALBUZARD : 28 JANVIER AU 13 AVRIL 1993



MISSION BALBUZARD : 28 JANVIER AU 13 AVRIL 1993

24 janvier 1993, cela fait trois ans que je suis revenu à la 6F. Actuellement je suis moniteur au SFA (service formation Alizé) .Nous formons les équipages ab-initio. Les pilotes arrivent du cours de chasse de Tours. Après un lâcher rapide par un pilote (pas de double commande) c'est un navigateur confirmé qui l'accompagnera pendant la centaine d'heures de vol nécessaire à sa formation jusqu'à la qualification appontage de jour. Ce jour j'accompagne un pilote en qualification de nuit. Le catapultage à lieu avant le coucher du soleil. Quelques minutes après la nuit tombe et nous sommes parés pour débiter les touch and go réglementaires.

''Fagot 24 vous êtes déroutés sur Nîmes, vous recevrez des instructions sur place pour la suite des évènements'', et rien d'autre sur la fréquence. Le pilote (chef de bord) me demande un cap direct vers Nîmes et monte vers le niveau 65. Nous sommes sud Nice et un cap direct va nous faire traverser pas mal de zone. On y va.

Nice, Toulon, Marseille nous ouvrent la route '' Un Alizé dérouté du Clémenceau vers Nîmes ça ouvre les portes plus facilement. Cela nous laisse un peu de temps à la réflexion : que se passe t'il ?

Nous le saurons en arrivant. Le PA a reçu l'ordre de rallier l'Adriatique pour y assister les casques bleus français stationnés en fâcheuse posture en Bosnie.

La 6F est d'alerte d'office car entraînée (elle a embarqué toute l'année 92). Tous sont prés et volontaires Etant moniteur notre équipage Fagot Golf (Ev Hennebert pilote, Pm Drouaillet radariste Mp Boudet navigateur) ne devrait pas partir. Volontaire, nous partons en plus.

Le départ vers des opérations lointaines et sans délai de retour est toujours un peu folklorique. Mon pilote est chef armement, nous partons avec la caisse de pistolets MAC 50 qui seront notre arme de défense en cas d'atterrissage en Ex-Yougoslavie. Il reste un peu de place pour loger quelques sacs et valises.

Nous partons le 28 janvier, c'est l'anniversaire de ma fille Marie (9 ans aujourd'hui).

Après l'appareillage, nous avons droit à la visite du Ministre de la défense Louis Joxe qui nous fait un beau discours. Puis c'est le tour de l'Amiral et du commandant du Clémenceau. Le CGO (chef des opérations), indicatif GERONIMO termine la séance par un briefing bien guerrier qui nous fait présager des moments historiques. Ceux qui ont connu le Liban ne sont pas perdus.

Le 29, nous partons pour un vol d'éclairage aux alentours des îles Lipari. Notre ''objectif'' personnel sera d'essayer de survoler le Stromboli au grand dam du contrôleur qui nous surveille de près. Il est toujours intéressant de voir un volcan par dessus. Je me rappelle d'une poursuite entre deux Alizé au dessus dans les années 80. Et tout ça au milieu de cumulus, c'était grandiose...



Encyclopédie Microsoft® Encarta® 2002. © 1993-2001 Microsoft Corporation. Tous droits réservés.

Le 31 janvier nous passons le canal d'Otrante.

Une lecture rapide de la carte de l'Adriatique me confirme que nous ne risquons pas nous y perdre. 380 nautique de long sur 60 à 80 de large, on va voir les deux côtés. D'un côté l'Italie, un pays ami qui nous accueillera sans problèmes. De l'autre côté un pays en guerre ou un nombre impressionnant de factions s'étripent depuis l'éclatement de la Yougoslavie.

A cette époque l'Alizé est équipé de l'OMEGA qui nous donne une position à 4 nautiques près .Depuis 1991 chaque équipage possède un GPS portable qui nous permet de recalcr le calculateur de navigation au'' quart de poil''. Pour la tenue de la situation tactique et surtout pour la transmettre pratiquement en temps réel sur le bateau nous avons TITANE. (Logiciel de traitement et de transmission de la situation tactique) .Sa mise au point est terminée et le navigateur n'utilise plus la carte pour tracer sa mission. Nous sommes confiants dans le matériel.



Poste du navigateur :

Le GPS portable posé sur le calculateur de navigation CROUZET qui nous donne une position géographique et un vent issu de calculs à partir des signaux du système OMEGA.

La précision est de 4 NM en moyenne.

Le GPS nous permet de recalcr cette position. En cas de problème il nous reste le VOR/DME et le radar.

Le portable est une petite table traçante sur laquelle nous avons la carte (zoomable à souhait) .Le radariste nous envoie les échos que nous habillons après identification.

Le logiciel permet d'envoyer toute sorte de message et surtout la position des bateaux détectés au porte-avions qui peut suivre la situation autour de lui pratiquement en temps réel.

La première mission sera de découvrir l'environnement de la "mer" Adriatique .Car nous ne sommes pas seul. De nombreux bâtiments de guerre dont l'Invincible patrouillent avec nous. Il faudra bien écouter le détecteur de radar pour éviter d'être la victime d'une méprise. Pour nous aider le nord est couvert de brouillard. Tout sera rapidement géré et chaque bâtiment aura sa zone de travail.

Le 1^{er} février nous sommes catapultés pour la première mission de la sortie. Il fait très beau, le vent est calme et nous montons dans l'air très frais. Après le traditionnel "paré mission" nous commençons l'exploration de la zone.

A l'ouest la paix, à l'est la guerre. La cote Croate est en vue .Tout parais calme.

Il me vient une drôle d'idée pour débiter la conversation interne.

- Connaissez vous le caporal André Peugeot ?
- Non répondent pilote et radariste...
- ? ? ? ? ?.
- Hé bien c'est le premier mort de la guerre de 14. On voit sa photo en entrant au musée de l'armée aux Invalides.
- Ok t'en a pas des plus sympas.
- Ce caporal vient de devenir célèbre.

C'était pour mettre un peu d'ambiance. Nous rentrons à bord sans trous dans les ailes. Seuls un grand nombre de pêcheurs entourent le PA. Viennent-ils au spectacle ou sont-ce des espions ?

A notre retour à bord nous apprenons que la sortie durera sûrement longtemps.

Après un exercice d'alerte réelle nous allons découvrir une nouvelle mission.

Des casques bleus sont coincés au milieu de la Croatie entres deux factions. Il faut suivre leur situation qui peut se dégrader rapidement.

L'Alizé est équipé d'un système de relais radio bien utile pour relier les "biffins" et l'état-major à bord des bâtiments. Les côtes de la Yougoslavie sont montagneuses .Pour capter les messages des casques bleus il faut voler très haut, trop haut pour l'équipage de l'Alizé qui n'est pas un avion pressurisé. Il faut monter vers 15000 pieds. Après avis du médecin PN aucun vol ne sera possible sans oxygène.

Donc le équipages d'Alizé vont entrer dans le cercle fermés des "assistés pulmonaires". Autrement dit nous allons être équipés de masques à oxygène et parler comme les canards. L'équipement demande une expertise du CEPA. Donc nous devons attendre avant d'approcher l'espace supérieur...

Le 18 nous partons vers Nîmes pour faire passer quelques qualifications à nos pilotes. Sur le pont le personnel nous regardent avec envie. Cinq jours plus tard nous sommes de retour après un vol en IFR au niveau 120 .Il fait moins 23 dehors et pas plus à l'intérieur. La climatisation de l'Alizé, pensé dans les années 50 et construit à partir de 1956, laisse à désirer.

Pendant notre absence le PA a fait escale à Trieste. L'ambiance est meilleure.

Les vols reprennent sans surprises.

Le 10 mars une escale prévue à Patras en Grèce est annulée vers 23 heures. Nous envoyons immédiatement un message à nos femmes qui devaient nous y rejoindre. Elles sont interceptées avant de prendre l'avion à Nice. Certaines visiterons Patras seules...

Le 14 mars nous rentrons à Nîmes prendre des vacances.

Une nouveauté nous y attend.

Une nouvelle spécialité est créée : Le DENAE détecteur navigateur.

Sur Atlantique 2 le navigateur et le radariste ne font plus qu'un. Les jeunes engagés seront dorénavant formés à ces deux métiers.

Nous pensons que ce n'est pas possible sur Alizé car les connaissances demandées aux navigateurs et aux radaristes sont trop différentes.

Nous resterons comme actuellement. Certains seront spécialisés navigateurs et d'autres radaristes.

Le 29 nous voilà de retour à bord toujours aussi chargés. Cette fois ce sont des fromages pour le carré.

Changement de saison et de chambre pour cause de relations humaines. Nous aurions fait des remarques désobligeantes aux "propriétaires" de la chambre D0211 qui a tout le confort. Nous partons en R011 qui n'en a pas du tout. La nuit le sol se recouvre de l'humidité condensée sur un tuyau d'eau froide qui passe dans le plafond. Un régal... TOP GUN c'est très loin.

Les vols reprennent.

Le 2 avril un petit vol IFR "tranquille" vers Naples pour y chercher une huile nous fait traverser l'Italie à travers un front orageux terrible.

Nous ne profiterons pas de la belle vue sur Naples. La percée se fera en IMC dans la pluie et la turbulence avec en prime une p.... de vibration moteur à vous faire arrêter le cœur. Quand on pense qu'il va falloir repasser par le même chemin pour revenir à bord.

Le vol IFR en Alizé est rarement un morceau de gâteau. Non pressurisé Nous volons entre les niveaux 80 et 120 souvent en IMC dans les couches givrantes à surveiller au radar les Cb noyés dans la masse.

Les anecdotes sont nombreuses.



3 avril 1993 : nous recevons les masques à oxygène ; les casques ont été équipés de support. Nous faisons un premier essai sans problèmes si ce n'est le nouvel accent et une découverte anatomique.

Consommation du pilote : deux bouteilles

Consommation du radariste : une bouteille

Consommation du navigateur : une demi bouteille : il pense mais ne respire pas !



AVANT - APRES



9 AVRIL : MISSION ECOUTE ELECTRONIQUE SUR LES COTES.

Aujourd'hui nous sommes "taskés" pour un vol de reconnaissance électronique le long de la côte. Le but est de détecter et de trianguler les radar terrestres. La situation et l'état des stations est mal connu ; leur activité encore moins.

Il fait très beau et la mission ne présente aucune difficulté. Il faudra monter le plus haut possible pour assurer une portée maximum à notre détecteur de radar.

Nous montons sur le pont vers l'Alizé 12.

Après catapultage, les actions vitales et le contact avec le contrôleur de mission établi notre ascension commence. La cote dalmate est splendide, les Alpes sont couvertes de neige, l'Italie et Venise sont dans le brouillard. 14200 tours minutes affichés l'Alizé monte sans aucune turbulence. Nous branchons l'oxygène. Vers 13000 pieds il fait déjà moins 14. Cette fois nous sommes bien couvert et le soleil nous réchauffe un peu. Seul le détecteur de radar est engourdi. Nous débutons notre mission à 12 nautiques des côtes. Après 40 minutes de vol nous atteignons 15000 pieds ; il fait moins 18. Nous décidons de continuer. Le vario affiche un petit deux cent pieds minutes. Pour le moment seul les radar connus émettent.

Accroché à son Rolls-Royce DART 21 l'Alizé numéro 12 continue sa montée vers des altitudes qu'il n'a jamais connu.

18000, 18500, 19000 pieds. A 19500 le vario se stabilise à zéro. Toujours à 14200 tours le DART tourne rond. Record établi en une heure et demi : ce n'est pas un jet ! Il fait moins trente et heureusement que le pilote n'a pas mis plein gaz (15000 T/MN) car la manette de puissance est bloquée par le gel. Le badin avoisine les cent trente nœuds et nous sommes toujours sur le trait approchant DUBROVNIK fin de notre trajet.

Un nouveau radar attire l'attention du radariste. A peine a-t-il le temps de l'analyser que ce radar se fixe sur nous.

"Verrouillé radar dans le 120"

Sans hésiter le pilote bascule l'avion en piqué en prenant un cap vers le large. Malgré les 300 nœuds affichés et le vario bloqué la descente nous paraît longue. Il n'y a pas grand chose à faire contre un radar de tir. De plus nous n'avons aucun leurre pour détourner un éventuel missile.

Vers 10000 pieds le radariste annonce enfin "fin d'accrochage radar". Mais toujours à 320 nœuds nous descendons vers la sécurité relative de la surface de l'eau. La manette des gaz est dégelée. Arrivé à 100 pieds nous mettons le cap vers le Clémenceau, notre belle maison de fer.

Le porte-avion est en vue, nous nous intégrons au trafic et le pilote prépare son 300^{ème} appontage avec autant de rigueur que le premier.

3 heures trente six de vol, Un record d'altitude et une mission intense, notre équipage rejoint ses pénates en pensant déjà au prochain vol et à son retour en France.





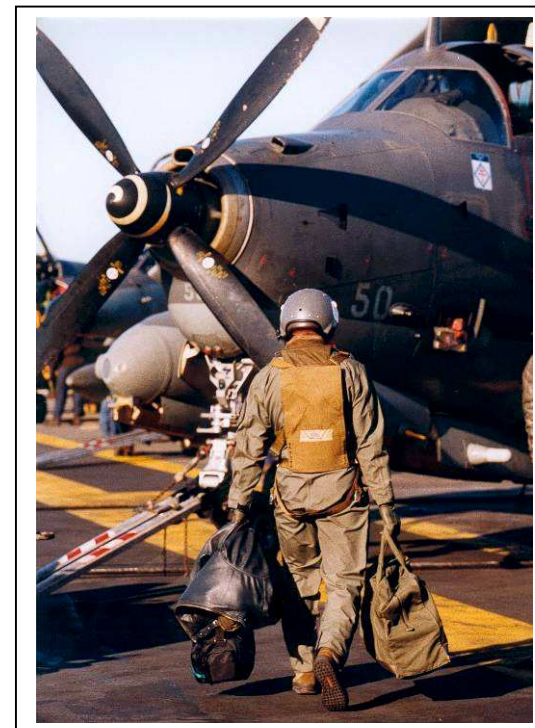
14200 TMN
18350 PIEDS
VARIO 100 PIEDS/MN

Après une nouvelle mission d'écoute sur le 50 mettons le cap sur Trieste ou nous devons être relevés par la 4F.

Nous ne verrons pas longtemps nos collègues bretons car nous devons partir avec leur Transall .

Après une traversée de Trieste escortés par les policiers italiens toutes sirènes hurlantes (discrets..) nous montons dans le Transall à destination de ... Hyères ? ? Après coup de gueule du Pacha le plan de vol est modifié pour Nîmes.

Derniers embarqués dans l'avion : l'équipe de l'adjudant les bras chargés de seaux et serpillères piqués sur le Clem .Le zizi n'avait jamais vu ça.



De retour à Nîmes nous retrouvons nos stagiaires et la vie d'instructeur recommence.
Avant la fin de l'année je retrouverais le Foch pour trois qualifications appontages.

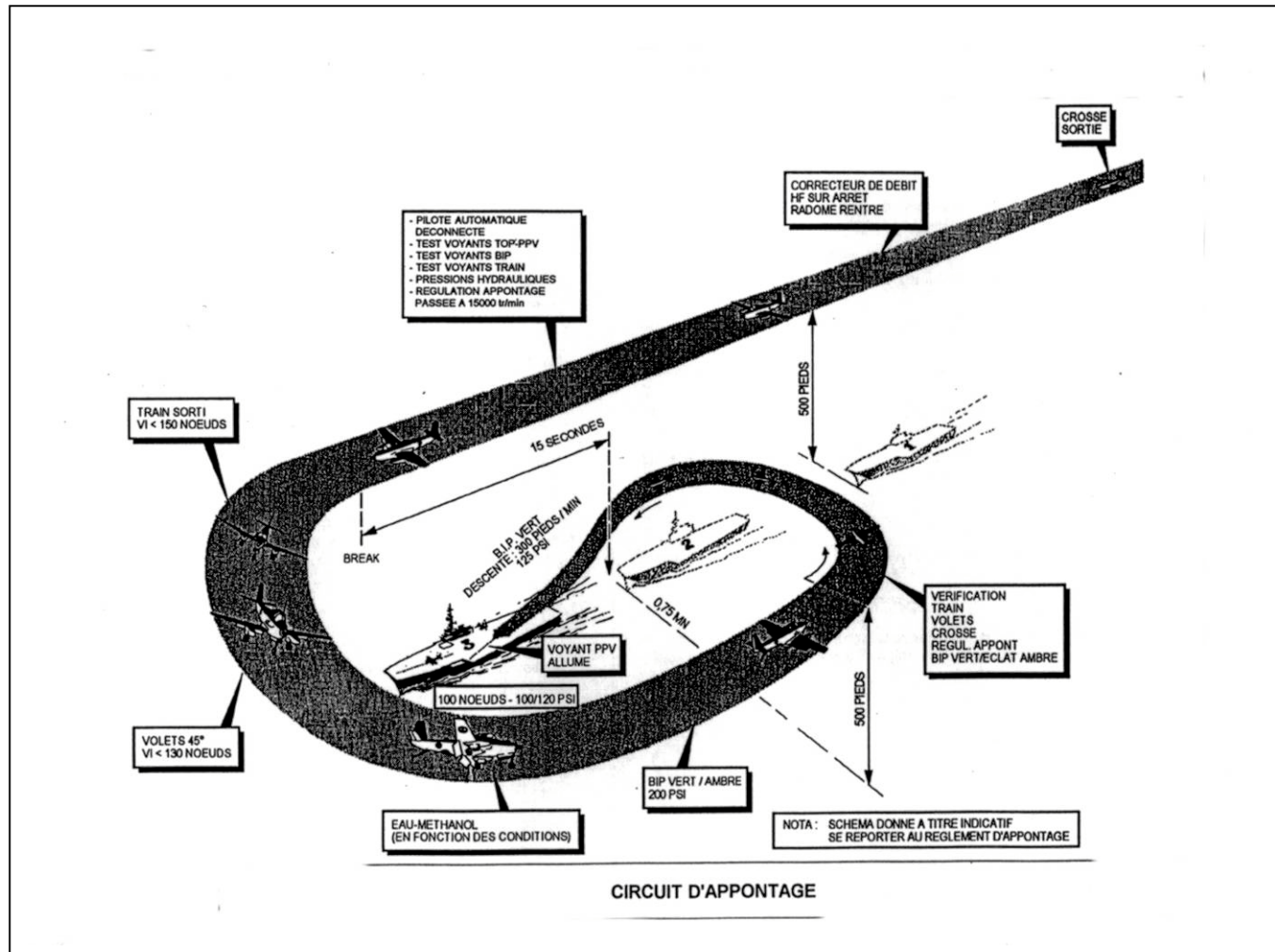


MISE EN ROUTE



LA TECHNIQUE EST AUX PETITS SOINS POUR
CE BON VIEUX DART 21

QUALIFICATION APPONTAGE



QUALIFICATION APPONTAGE

Les pilotes d'Alizé viennent d'horizon différents : Jeunes pilotes issus du cours (chasse ou multi moteurs), anciens pilotes de chasse ou de patrouille maritime. Certains ont déjà apponté sur Fouga Zéphyr pendant leur cours, d'autres pas. Certains ont déjà apponté sur Etendard après une courte carrière de chasseur. Les derniers pilotes d'Alizés ont fait leur cours aux Etats-Unis et sont qualifié sur porte-avion américain. Les ex chasseurs auraient tendance à descendre pour pousser mais tous sont ravis de découvrir de warbird.

Après un lâcher rapide (pas de double commande) ils passent de suite à la "conduite accompagnée" avec un navigateur ancien. Pendant une centaine d'heure de vol le pilote prend l'avion en main en s'initiant aux futures missions de sureté. Conférences tactiques, navigations tactiques, simulateur en équipage, navigation basse altitude, IFR : le programme est varié. Le navigateur au Service de Formation Alizé fait office de copilote. Il fait office de "moniteur" dans les navigations basse altitude en vol à vue, en IFR et dans toutes missions tactiques. Pour la partie pilotage il ne peut que donner des conseils, surveiller les paramètres et serrer les fesses puisqu'il n'y a pas de double commande.

Lorsque cette phase prend fin le pilote est pris en main par un officier d'appontage. D'abord il faut apprendre à voler lentement, exactement à 1.1 de la vitesse de décrochage. L'Alizé décroche vers 78 nœuds train et 45 degrés de volets sortis ; cela nous donne une vitesse de 85 nœuds. En fait le pilote va plutôt travailler avec un indicateur d'incidence beaucoup plus précis. Le BIP (Badin Idrac Périneau nom des ingénieurs qui l'ont créé) donne la meilleure incidence de vol pour évoluer en sécurité à basse vitesse.

Trois lampes : le rouge, le vert et l'ambre qui s'allument en fonction de l'incidence de vol.

Le principe : prendre l'assiette d'appontage et évoluer avec une incidence donnant le vert avec des éclats ambre.

Tout se fait au moteur et le manche ne bouge que pour l'inclinaison. Comme il n'y a aucune notion d'arrondi pour apponter ce ne sont pas des manœuvres à tenter avec un avion léger sous peine de voir son train traverser les ailes.

Pour arriver à un "semblant" de perfection avant de tenter le bateau plat notre pilote va faire environ 17 séances d'appontages simulés sur piste : 130 à 150 ASSP tous terminés par un Touch and go sans arrondi. Deux séances par jour suffisent à tanner les fesses et à remettre en place les vertèbres des vieux navigateurs. Nous connaissons très bien les tours de pistes 18 et 36 à Nîmes, 23 et 32 à Hyères. Le tour de piste se fait toujours main gauche. Le circuit représente celui du PA ; 500 pieds sol – 20 secondes d'éloignement pour simuler le trajet du bateau et un dernier virage en descente parfaite pour vous trouver en face de la piste, le miroir au milieu, en assiette, à la bonne incidence. Il faut bien les 150 tours pour y arriver.

Evidemment en plus il y a les commentaires de l'officier d'appontage qui voit tout, qui anticipe tout, qui voit les 30 pieds de trop en vent arrière. Les débriefings sont des fois un peu long mais nous y apprenons comment piloter dans les parties des courbes souvent ignorées par la plupart des pilotes terrestres. Le tableau blanc est rempli de la trajectoire idéale perdue au milieu de traits approximatifs représentant celles de notre malheureux pilote. Nous sommes là pour le consoler en espérant qu'il comprendra avant d'aller affronter le bateau. Evidemment en vol on ne le dérange pas car il ne faut pas le déconcentrer et nous ne sommes pas pilotes.

Enfin, il est qualifié ASSP... nous allons partir à bord du Porte-avions... L'entraînement a été bon, si l'OA le trouve bon on va le croire. Il faut le croire, notre pilote est le meilleur du monde.

J'en ai fait huit .Un commandant de l'ancienne 59S nous traitait de héros car même en Zéphyr qui était doté de doubles commandes les pilotes ne faisaient que du solo pour les qualifications.

C'est le jour du départ. Un pilote confirmé dépose tout le monde à bord après une démonstration d'appontage idéal. Nous voilà en salle d'alerte. Pendant les qualifications ce n'est pas la foule des grands jours. Mon dernier pilote me confiera qu'il est plutôt fier de revenir dans cette salle d'alerte .A l'initiative du président de son aéroclub Il était venu visiter le Foch pendant sa formation de pilote privé ; A l'époque il s'était assis devant en espérant secrètement y revenir. Le lendemain, après un dernier briefing de l'OA c'est parti. Le pilote paraît anxieux mais le navigateur confiant le rassure...

Il y a très peu d'avions sur le pont.

La mise en route est parfois un peu laborieuse (les groupes faibles, l'avion mal orienté dans le vent etc etc.) et le mécano vient aider le pilote. Il descend en hochant la tête ; on se demande pourquoi ? ? ?

Avec de grands gestes les chiens jaunes font enlever cales et saisines et on avance. Le roulage est un peu hésitant et les chiens nous remettent dans l'axe. La montée sur le rail qui est "glissant" fait suite à un festival de gestes nerveux des chiens (on n'entend pas ce qui se dit mais je connais le répertoire...) Du calme, du calme. Parfois il faut repousser l'avion à la main pour le remettre dans l'axe de ce rail qui est vraiment glissant n'est ce pas ? Il faut dire oui pour ne pas contrarier notre gentil pilote.

On est tensionné, l'officier de lancement lève son drapeau vert, le pilote met plein gaz (maintenant ce sont les vibrations qui font trembler ses jambes).Notre rôle est de bien surveiller les paramètres moteurs, les pressions et autres voyants.

Le pilote salue, l'officier abaisse son drapeau, quelques secondes et ça part.

Ouf ça pousse, on rentre le train et les volets ; et voilà le début d'une longue carrière dans l'aéronavale.

Parfois cela ne se passe pas comme dans le livre.

Le pilote met plein gaz, salue et avance la tête pour regarder l'officier de lancement. Celui ci abaisse son drapeau et ça part.

La tête du pilote va heurter le haut du siège, surpris le pilote ne prends pas le manche et l'avion descend vers la mer.

Cris sur la fréquence " attrape ton manche et remonte ", il récupère le manche et on remonte.

Au moment du catapultage le pilote ne doit pas tenir la manche à balai car il aurait tendance à le garder à cabrer pendant l'accélération. Il ne le prend qu'en fin d'accélération. Ils préparent leur main en la laissant sur le genou droit. Certains la positionnent très près.

La main gauche est sur la manette des gaz qui est bloquée en bout de course par une poignée qui l'empêche de revenir en arrière pendant le catapultage. Après ce premier catapultage nous allons faire 6 touch and go avant le fatidique " xxx tu sorts ta crosse".

Le premier appontage est parfait comme les suivants car la fenêtre de qualité n'est pas grande. On descend en salle d'alerte pour le débriefing. Le lendemain on repart. Si tout se passe bien nous ferons des CAC (catch and catapult).

Le seul échec que j'ai connu fut la qualification du pilote qui fut surpris par le catapultage nous sommes descendus vérifier le QNH

. Lui par contre avait commencé par un appontage moyen la veille.

Après ce catapultage sportif il ne réussira plus à apponter. Au bout plusieurs remises de gaz nous seront déroutés sur Hyères et sa carrière dans l'aviation embarquée pris fin.

Il y a un moment critique pendant la phase d'appontage. Au passage de l'arrondi du pont, en très courte finale l'officier d'appontage n'a pratiquement plus de pouvoir sur le Pilote. Certains en profitent pour innover.

J'ai souvenir du dernier appontage d'un jeune pilote avant sa qualification. Il y avait beaucoup de mistral. Pour trouver un endroit à peu près calme le porte-avions faisait tête sur les calanques de Cassis à chaque appontage. Très joli, mais très impressionnant.

Sa dernière passe se présentait très bien, l'OA était muet, effectivement le miroir restait bien au milieu et l'alignement était parfait.

Un peu avant l'arrondi le meat ball commence à monter, je voyais le bolter (touch and go suite au non accrochage) arriver à grands pas. Et bien non, je vis le pilote pousser sur le manche pour revenir sur le pont. Résultat l'avion en assiette à piquer touche violemment le pont la roulette de nez en premier. C'est pas beau. IL accroche le brin d'arrêt quand même et le pilote remet plein gaz. L'énergie emmagasinée le fait repartir en l'air et tout se termine par un atterrissage vertical du plus bel effet. "Dire bonjour à la passerelle" c'est drôle pour celui qui regarde. J'ai bien cru que les trains aller traverser les ailes, bien accroché j'ai attendu le choc.

Le pilote à eu droit à un debriefing plutôt costaud de l'OA qui avait été surpris par cette manœuvre acrobatique.

MAI 93 AU 22 MARS 96

MAINATE :

“ OISEAU APTE A IMITER LA VOIX HUMAINE”



Le 15 avril nous sommes de retour à la maison. Après quelques jours de vacances nous retrouvons le SFA et les stagiaires qui ont attendu notre retour.

Je retrouve l'ami Dominique Katan pour sa qualification appontage : 128 appontages simulés sur piste, 128 rebonds sur la piste de Nîmes, 6 touch and go sur le Foch et pour terminer 6 appontages.

22 mai Journée des familles sur le Foch

5 juillet 1993 : lâcher du second maître Rigot Philippe qui sera mon futur pilote en équipage opérationnel. Il se révèle rapidement très bon pilote apte à manier le manche à balai et à raconter ses exploits.

31 août : vol sécu après les permissions avec le maître Rigot.

14 au 22 octobre : qualification appontage du LV Lavis : 128 ASSP, 5 TAG, 7 APPO Que d'aventures avec PH : des allers retour Nîmes Hyères en basse altitude pour aller faire la classe avec les officiers d'appontages, des départs dans des conditions météo limites avec des débriefings costauds. La qualification face aux calanques de Cassis pendant une période de mistral furieux fut un modèle du genre. Le dernier appontage a permis de tester encore une fois la solidité du train d'atterrissage de l'Alizé.

PH aura sûrement plus d'émotion quand son Alizé 48 se détachera du pont et restera pendu à une saisine l'arrière au dessus de la mer.

9 et 10 novembre : les vieux se promènent.

Dans un Alizé LV Nicolas "p'tit louis", MP Boudet "la boude", MP Perez "pépé" ; dans l'autre LV Musine "zine", LV Delandsher "Dragster" et MP Galtier "Jalloud" la fine fleur des Alizés, x milliers d'heures de vol et d'appontages, quelques jours de mer etc etc....

Les moniteurs se payent une tournée bien méritée aux Baléares.

Il fait beau et même très beau ce 9 novembre. Nous décollons en 36 pour mettre le cap au 140 sur le point "rhône" en montée vers le niveau de vol 80. Surprise, stable au cap nous sommes face à la cheminée d'Aramon dans l'est du terrain....50° d'erreur au cap. La centrale gyromagnétique est en panne.

L'ange de la sécurité des vols : Il faut se reposer et changer d'avion.

Le démon : oui, mais s'il n'y en a plus. Il fait beau sur le trajet pas de percée à l'arrivée en perspective. Il nous reste le cap gyroscopique pur et le cap magnétique secours pour le recalculer.

On continue ! Dépit l'ange de la sécurité des vols repart dans son nuage en pardonnant ces vieux c... qui se prennent pour des chevaliers du ciel. Comme pour le coup de l'agenda marine je ressort un vieux truc de derrière les fagots.

"On pourra toujours vérifier le cap à l'astronomie".

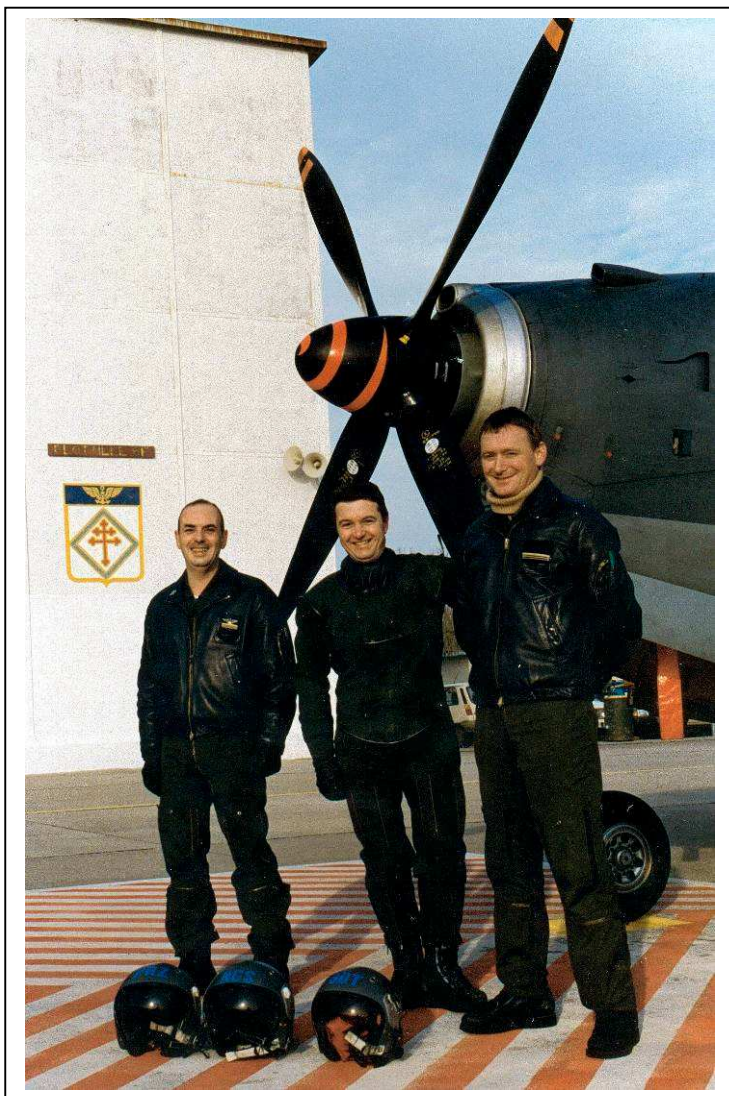
???

Je bricole le calculateur, y introduit la position du soleil et donne son azimut au pilote. Si vraiment nous sommes en panne de cap secours il suffira de mettre le nez sur le soleil et on aura notre cap....Il faut bien que ça serve les études.

Il fera beau tout le voyage et tout se passe bien.

Nous repartirons le lendemain avec le même beau temps et la même panne que nous signalerons après l'atterrissage pour calmer les ardeurs de l'ange de la sécurité des vols.

Je croie que malgré tout c'était un ange gardien et il était souvent là pour nous aider. Nous avions le chic pour écouter son concurrent et nous mettre dans des situations pas possibles.



LES MONITEURS DU SFA :
MP PEREZ . LV NICOLAS . MP BOUDET



L'ALIZE : L'AVION QUI VOUS FAIT AIMER LES POMPIERS ;
RETOUR AU PARKING DERRIERE NOTRE AVION APRES UN
ATTERRISSAGE D'URGENCE DU A :

- PANNE HYDRAULIQUE
- ALARME FEU
- FUITE DE KEROSENE
- FUITE D'HUILE
- FUITE DE LIQUIDE HYDRAULIQUE

Au retour je retrouve le jeune Ludo Huillet pour sa qualification sur le Foch et 6 appontages après le voilà pilote de porte-avions. Après catapultage de bonne heure le matin, face au soleil on lit le cap ouest. Un petit coup sur MAG et c'est gagné le soleil se lève bien à l'est. On sent maître du monde et un peu utile pendant ces qualifications appontages. Il faut bien se féliciter tout seul de temps en temps, car si on attendait les autres hein....

1993 s'achève en famille et 94 commence dans le calme, la 4F continue dans l'Adriatique.

1994

L'année 94 débute dans le calme du SFA (quand on n'est pas en équipage opérationnel, on est en vacances...)

Le 13 juillet nous voilà parti à Châteaudun après une escale gastronomique sur le terrain d'Albi : 4 Alizé en vadrouille qui cherchent un chemin dans une météo déplorable pour un mois de juillet. Les avions parqués nous sortons pour chercher un restaurant dans une ville qui semble sinistrée.

Le lendemain le défilé est annulé car le temps est trop mauvais.

En août commencent les séances d'ASSP avec l'aspirant Rigot qui à vraiment un avancement rapide. A cette époque les pilotes deviennent officiers. La spécialité de pilote d'avion pour les officiers-mariniers disparaît.

Le 8 septembre Fagot Lima fait son premier vol opérationnel.

Equipage :

- pilote Aspirant Rigot
- navigateur MP Boudet
- radariste MT Gouin

Mission : exercice de recherche d'un sous-marin qui doit faire des périodes de veille périscopique dans sa zone de patrouille. La recherche se fera uniquement au radar car le vol se déroule en pleine nuit.

La zone se trouve 100 nautiques au sud de Toulon. Le mistral souffle très fort dans la vallée du Rhône et la mer est démontée au sud de Marseille. Sur le transit nous recevons un message radio du Crossmed qui nous annonce un voilier en détresse proche de nous. Nous avons sa position précise et le détectons rapidement au radar. Nous décidons de s'en occuper avant de commencer le travail avec le sous-marin. Le

contact radio est difficile et rapidement nous comprenons la situation : ce sont des touristes qui ont loué un voilier et qui sont partis en mer se promener. Le mistral s'est levé et nos marins sont tout simplement malades. Une voix d'outre-tombe nous répond sur le CH 16. Ils voudraient qu'un hélicoptère viennent les chercher ; rien que ça. Ne les voyant pas en détresse nous les gardons au contact radio et radar pour les rassurer et regagnons notre sous-marin. Pendant toute la mission je les contacte et les rassure ; ils sont quand même à 100 nautiques au sud de Marseille, donc leur galère n'est pas finie. En fin de mission nous passons la suite à un Atlantique 2 qui va s'occuper d'eux et du sous-marin.

Tout content d'avoir bien géré la situation nous mettons le cap sur la base.

Il ne reste plus qu'à passer aux OPS pour le débriefing. Tous fiers nous descendons dans le trou et à peine passé le SAS nous nous faisons pourrir pour n'avoir pas prévenu de notre période de secours en mer.

C'est plus facile à dire quand on est au chaud. Bon début de vie en équipage OPS.

L'Alizé a été conçu comme un avion de lutte contre les sous-marins dans les années 60. Plus il vieillissait, plus les sous-marins devenaient nucléaires et discret. Modernisé en 80 l'Alizé fut équipé du radar IGUANE très efficace pour détecter les périscopes et snorchel. Mais il n'était plus question de pistage en autonome. Nous travaillons en coopération avec un hélicoptère qui assurait le pistage grâce à son sonar trempé. Nous attaquions à la torpille MK 44 après calcul de la route et de la vitesse du sous-marin. Vers 1987 la MK 46 ne sera pas montée sur Alizé aussi nous avons stoppé tout entraînement dans ce domaine.

Lors des missions BALBUZARD dans l'Adriatique la menace sous-marine Serbe n'était pas négligeable aussi l'état-major a demandé aux équipages de retrouver une capacité de détection de périscopes. Les anciens ont donc ressorti des cartons les vieux guides

Mi septembre l'aspirant Rigot est fin prêt pour sa qualification appontage. Il ne lui manque que son indicatif : Chaque pilote doit avoir un indicatif personnel qui fait office de code radio ; cela évite de dévoiler son nom aux ennemis qui pourraient écouter les fréquences.

Le chef de l'école en cherche un pour le jeune Rigot. Il a bien une idée et je le vois ouvrir un dictionnaire.

“ Mainate ” : oiseau apte à imiter la voix humaine annonce le Lt Nicolas .Devant l'accord non tacite de tous l'indicatif est adopté.

Le matin du 12 après un dernier bisou je pars à la base, ma valise sous le bras. Je décolle vers le Clémenceau avec Jean-luc Dedieu, un ancien .Après l'appontage je retrouve le jeune Rigot qui, lui est venu en bus et à appareillé de toulon.

A peine arrivé en salle d'alerte on nous apprend que la séance débute tout de suite. Je ne me change pas, je dépose ma valise et assiste au dernier briefing avant le premier catapultage .la météo est prise rapidement ; de toute façon nous devons revenir à bord après un vol local dans le circuit d'appontage. Il est tard quand nous montons sur le pont, quelques stratus flottent au dessus du pont...

Démarrage du moteur aidé par le mécanicien ; vent arrière et un peu de stress.

Catapultage réussi nous montons face à un banc de stratus qui une minute plus tard recouvre le pont ; une habitude des porte-avions qui trouve toujours le banc de brume isolé dans la méditerranée et va s'y réfugier.

Arrive ce qui devait arriver : "Les Fagot vous êtes dérouté sur Nîmes". L'aspirant Salette qui fait également sa qualification nous suit.

Nous mettons le cap sur Nîmes confiants.

Arrivés vers Marseille, il fait nuit et le premier éclair éclate dans l'ouest. En arrivant vers Port St Louis du Rhône l'horizon se couvre d'éclairs ; c'est très beau mais plutôt agaçant. Le contrôleur de Nîmes n'est même pas ému ; tranquillement il nous annonce le terrain praticable. A St Gilles je pense que nous devons nous atterrir directement sans faire de break. Mon "jeune" pilote accepte et nous nous posons. Arrivé sur le parking de la 6F c'est le déluge et le terrain passe rouge...

Je téléphone chez moi, ma femme est un peu surprise de nous voir déjà et surtout en l'air avec ce déluge qui vient de passer sur Bernis. Il y a des jours, nous méritons notre maigre prime à l'air. Sur le trajet je vois les dégâts de l'orage que nous avons failli traverser. Tant que le cumulonimbus n'est pas à l'aubette de la base le terrain est ouvert ...

Le 13 nous repartons vers le Clemenceau pour le premier appontage qui est excellent (on ne lui dit pas encore...).

Le 15 le Capitaine de Corvette Gadioux (un très ancien des Alizé) fait son dernier tour avec Perez et moi ; c'est toujours émouvant.

Le 16 la relève est assurée par l'aspirant Rigot qui devient pilote de porte-avions. Jeune pilote privé de l'aéroclub de Cuers il avait été invité sur le Clemenceau et à l'époque il était loin de se douter de revenir apponter dessus. Toutes ces émotions en quelques jours : direction le bar pour fêter ça.

Le lendemain le tout jeune équipage Fagot Lima est catapulté pour guider un dispositif de super-étendards sur la Frégate américaine YORKTOWN.

Nous retrouvons Nîmes et nos familles le 24 avec 13 appontages et 6 touch and go.

Le monde n'a qu'à bien se tenir Fagot Lima arrive sur scène internationale prêt à sauver la veuve et l'orphelin.

Je continue à voler comme instructeur ce qui me permet d'être en l'air tous les jours.

La lutte contre les sous-marins demande un certain entraînement : le vol du 14 octobre le prouve.

Nous partons à la recherche de la Junon qui patrouille au sud de Toulon. Il ne doit pas s'échapper. Rapidement le radariste détecte un périscope ; nous coupons le radar et plein gaz mettons le cap sur l'objectif. Au top vertical je vois une magnifique baleine en train de plonger. Nous

reprenons la patrouille. Peu de temps après le radariste nous annonce une nouvelle détection à la position de la baleine .Nous décidons de ne pas nous dérouter dessus malgré l'insistance de notre camarade.

Quand nous recevons le calque du sous-marin quelques jours plus tard je trace sa route sur nôtre carte .Il à du faire un peu de patrouille avec la baleine et devait l'admirer quand nous l'avons détecté pour la deuxième fois. Rire sarcastique du radariste.

La mission BALBUZARD continue dans la mer Adriatique, nous allons bientôt relever la 4F.

Le 14 novembre je pars vers le Foch avec trois pilotes, un devant évidemment, et deux en place arrière sur l'Alizé 26. Nous sommes le numéro quatre de la patrouille .Vers le sud du terrain de Hyères des gouttelettes d'huile s'étalent sur le pare-brise. Nous annonçons ce problème au leader qui nous ordonne un déroutement sur Hyères. Nous mettons le cap en voyant s'éloigner les trois autres Alizés ; trois minutes passent et nous en voyons un se détacher de la patrouille pour venir nous escorter (comme il est prévu normalement) : "il vaut mieux tard que jamais".

Nous repartirons deux jours après. J'arriverais juste à temps pour débiter la qualification du LV Bonjean.

Le 29 nous rentrons sur Nîmes pour dire au revoir à la famille.

Le 6 décembre Fagot Lima embarque pour l'Adriatique.

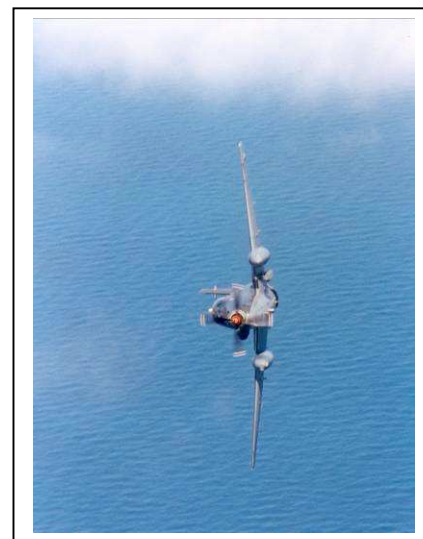
Nous rentrons le 21 car la situation est "plus calme".

L'année 94 s'achève.



1995

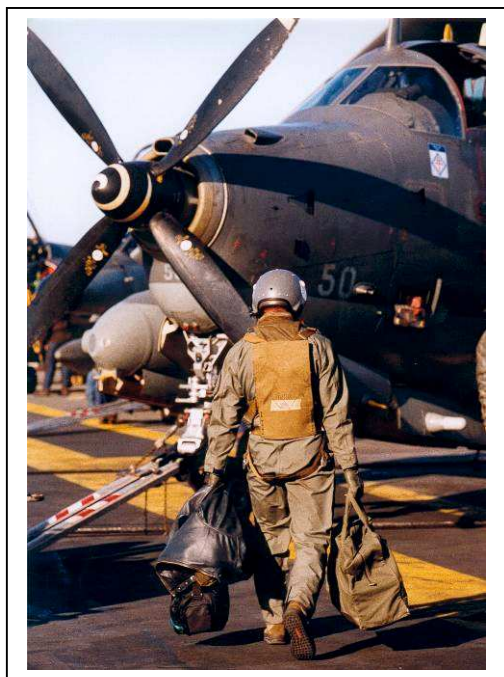
Le 10 janvier nous nous retrouvons pour le vol sécu rituel après les vacances. Dans les Balkans la situation s'est aggravée. Nous repartons le 6 février pour un embarquement qui ne sera pas mouvementé. Les vols sont plutôt routiniers. Une escale à Trieste vient couper ce rythme. A l'approche de la fin du mois nous apprenons que nous partons faire escale dans le port d'Alexandrie ; ce n'est pas vraiment le chemin du retour cela permet de visiter les champs de bataille d'EL ALAMEIN. Enfin le 9 mars nous repartons vers Nîmes.



Pour revenir à la maison il y avait plusieurs chemins.

Le plus long : ‘par la coupée’ ; il fallait attendre d’être à quai, participer au déchargement du matériel de la Flottille (corvée de débarquement), descendre les bagages de ceux qui sont rentré en avion, attendre les bus qui mettaient trois heures pour rallier Nîmes.

Le plus court : ‘en avion’ ; avec 6 Alizé, 24 personnes pouvaient rentrer directement en vol. Dans chaque avion nous prenons un technicien méritant.



D'habitude les avions étaient catapultés devant Toulon, trois ou quatre heures avant l'accostage. Cela ne laissait pas beaucoup de temps à la technique pour tout ranger avant d'être à quai. Aussi pour être paré à débarquer plus vite le porte-avions nous catapultait entre la Sicile et la Sardaigne (600 nautiques de Nîmes ; 3 heures de vol ou 1 jour de mer).

Après catapultage nous montions en contactant le contrôle civil pour continuer notre vol en IFR .Au niveau 80 ou 100 nous ne croisions pas grand monde. Evidement les pilotes de Super-étendard et de Crusader nous narguaient, eux pour rallier Landivisiau il leur fallait deux heures. Approchant des côtes françaises nous écoutions appelions nos collègues de l'armée de l'air pour avoir les dernières météo de nos terrains respectifs. Grosse rigolade chez les Alizé quand nous avons entendu "de Rhodia radar - Landivisiau rouge ".

Passage bas au dessus de nos amis de la 12F, 17F et 16F posé depuis une heure sur notre belle base de Nîmes ou luit un soleil radieux.

Le 25 avril la flottille repart vers l'Adriatique. Nous rallions le Foch qui est déjà en route à 300 nautiques de la France.

Et les SURPRO (surveillance protection de la force navale) reprennent. Depuis 93 nous connaissons bien la mer Adriatique.

Vers le 6 mai le Foch vient se mettre à quai dans le port de La Sude en Crète ; en fait c'est un quai au milieu de la garrigue locale. Magnifique escale dans ce pays encore sauvage. 5 jours après nous reprenons la mer pour reprendre notre poste de guet.

Les 22 trois équipages dont le notre rentrent vers Nîmes ; les autres restent sur zone.

Le 8 juin un de nos collègues doit rentrer en France ; je me porte volontaire pour le remplacer. Le 10 j'atterris en Xingu à Bari au sud de l'Italie et grimpe dans un Puma qui fait le facteur pour les bateaux. Après un tour sur la Meuse nous atterrissons sur le Foch. Arrivant dans la salle d'alerte de la Flottille je trouve mes collègues passablement gris et fatigués .Eux sont là depuis le 25 avril.

Après 10 jours et quelques vol je repars "définitivement" vers Nîmes.

Je retrouve mon équipage et la routine.

Début juillet nous commençons l'entraînement pour le défilé à Paris. Il est prévu de rallier Châteaudun le 13 .Nous décidons de partir en traversant la France en basse altitude avec nos 5 avions. Je demande au chef de patrouille de passer sur un endroit précis où ma sœur et sa famille sont en vacances .Je les préviens de l'heure approximative de notre passage.

Mais la situation évolue.

Le 11 l'équipage Fagot Lima "Mainate" tourne en ASSP pour repartir le 13 vers le Foch. Donc plus de défilé, la patrouille passera ailleurs et ma sœur et sa famille attendra longtemps les Alizé du frerot.

Le petit reste de la flottille resté à bord à besoin d'un équipage de renfort.

Nous rallions le Foch après 4 heures et demi de vol en IFR dans une météo exécrable et une petite mission de surveillance avant d'apponter.

Le 15 une nouvelle mission et.... Le Foch revient en France.



J'ai un beau-frère à bord, aussi je demande de rester avec lui jusqu'à l'accostage à Toulon.

Je vais rentrer "par la coupée".

Sud Sardaigne tous les avions partent vers leurs bases et nous retrouvons sur un bateau. Qu'est ce que c'est calme tout à coup.

Il fait très beau, nous passons Bonifacio. On nous annonce l'arrivée d'un amiral qui ne reste pas longtemps.

Juste après son départ "**communication générale : nous rentrons à quai pour partir en permissions pendant lesquelles vous serez en alerte à 48 heures.**"

Cela veut dire qu'il faut téléphoner tous les jours et ne pas partir à l'étranger.

Nous devons partir au fin fond de la Lozère pour passer un séjour dans une ferme. Il y a tout de même le téléphone....

Pourtant, un orage d'été coupe toute alimentation électrique dans la région et ...le téléphone. Je décide donc de passer à la gendarmerie locale pour avoir un contact avec Toulon.

Surprise du gendarme de Saint Alban sur Limagnole qui voit un touriste aux cheveux longs, accompagnés de deux enfants lui demander de téléphoner sur le Porte-avions Foch. Après une demi-heure d'attente et de palabre j'ai le numéro vert qui m'informe que je peux continuer les vacances à la ferme.

HISTOIRE DE PIAULE :

Le porte-avions est un bâtiment de guerre qui embarque 2000 marins ; la moitié constitue l'équipage et le reste les Flottilles .Il faut loger tout ce beau monde. Les gens du bord qui font tous les embarquements ont leurs chambres .Les "Flottillards", ceux qui viennent que pour les missions ont le reste.

Pour s'y retrouver chaque pièce porte un code. D 0212. R011. B 0413 etc. Pour trouver sa chambre il faut connaître le compartimentage du bateau.

De la proue vers la poupe il est coupé en tranche d'ALFA à TANGO. Dans le sens vertical les ponts sont numérotés, à partir du pont principal le 01 : quand on monte on passe au 02, 03 ,04Quand on descend on trouve les ponts 2, 3, 4....

Le pont 01 se trouve au milieu du bateau : on y trouve les bureaux, les cafétérias, les bars et les coupées. C'est calme et silencieux.

Le pont 04 se trouve sous le pont d'envol : on y trouve les catapultes et les salles d'alerte ce qui permet d'être rapidement au courant que l'on est sur un porte-avions et non sur le Pacific Princess.

Le bâtiment est coupé en deux par le milieu : tout ce qui se trouve à tribord est pair et impair à bâbord.

Ainsi S 0442 est une magnifique chambre à l'arrière tribord, sous le pont d'envol et sous les brins d'arrêt ce qui nous permet de confirmer que les avions se posent bien sans arrondir de jour etde nuit.

J'ai donc commencé ma carrière sur Alizé au grade de maître ; je couchais donc en B 0413 dans une chambrée de 50 environ avec les lits sur 4 étages.

B à l'avant, 04 sous le pont et 13 à babord près des catapultes.

Et c'est la rentrée des classes. Fagot Lima se prépare au stage qui lui donnera la qualification d'équipage opérationnel.

Nous allons travailler l'anglais aéronautique pendant un petit voyage à Palma de Mallorca " y turismo, y sangria".

En octobre commence le stage qui consiste à suivre des conférences sur les dernières tactiques en vigueur.

Après quelques études de la documentation nous sommes testés au simulateur .Il permet de faire des missions dans des environnements chargés que nous ne pouvons pas trouver dans la région. Nous en sortons virtuellement mort, tués par le Montcalm planqué dans un coin de la zone.

Après cette préparation vient la phase vol si redoutée car plus un test qu'un stage de formation. Nous sommes deux équipages en lisse.

Le programme des vols est chargé. La quatrième place est occupée par un testeur de la cellule entraînement qui ne fait aucun cadeau.

2 octobre : exercice de recherche de périscope

3 octobre : coopération avec un bâtiment de surface pour l'exploration d'une zone maritime

4 octobre : lutte anti-navire : recherche de bâtiments hostiles et guidage de chasseurs pour les détruire.

5 octobre : exercice de recherche et sauvetage de combat d'un équipage tombé en territoire hostile.

En pleine période d'inondation les moniteurs nous balancent dans la nature derrière Nîmes. Nous devons nous cacher, attendre la nuit et commencer à émettre avec notre balise. Nos amis de l'autre équipage doivent nous retrouver, nous identifier et préparer le dispositif d'hélicoptères qui viendra nous récupérer en fin de nuit.

Nous nous installons pour la nuit à l'abri des chênes du camp des garrigues.

Bientôt le ronronnement bien connu d'un Alizé se fait entendre. Nous sommes rapidement identifiés ; il n'y a plus qu'à attendre les secours.

Vers deux heures du matin nous préparons notre extraction des lieux.

Le Super-frelon surgit dans la nuit noire, en rase-mottes et au moment de se positionner au dessus de nous l'enfer se déclenche !

Les biffins du camp des garrigues aidés de leurs jumelles de vision nocturnes ont assisté à notre installation. Il ne leur restait plus qu'à nous encercler en rampant dans le thym.

Quelques rescapés des commandos se jettent de l'hélico et nous entraînent dans un gymkhana nocturne. Eux ont des appareils de vision nocturne, pas nous.

Après quelques kilomètres de fuite éperdue nous retrouvons le super-frelon posé. Virtuellement blessés et vraiment crevés nous repartons vers le havre de paix de la base de Garons.

Quand on pense à notre futur retour en Adriatique cela fait froid dans le dos.

10 octobre : nouvel exercice de recherche et de combat contre des bateaux hostiles.

11 et 12, quelques vols d'entraînement à l'appontage pour se "détendre".

13 octobre : coopération avec l'avis CDT BOUAN en éclairage d'une zone hostile.

18 octobre : exercice final : une guerre totale : d'un côté les avisos et les deux Alizé contre une force de deux frégates aidées par un Atlantique 2.

L'action se passe de nuit pour corser la chose. Nous détectons les frégates et guidons nos deux avisos qui les pistent. Rapidement l'Atlantique est abattu et nos deux petits avisos terrassent les frégates sous une pluie de missiles mer-mer.

Il n'y aura pas de tonneau de victoire mais le débriefing est joyeux. Nos amis de la patrouille maritime rient jaune, les testeurs ont trouvé une proie à dévorer ; la nuit sera longue...

Comme d'habitude pas d'effusion en fin de stage. Nous avons été bon mais, c'est normal car nos instructeurs étaient "les meilleurs".

Maintenant Fagot Lima : Mainate est un équipage opérationnel apte à toutes missions.

Ce n'est plus Fagot qu'il faut dire mais FAKIR. En anglais, Faggot signifie "vieil homme ayant changé de sexe"... Cela fait désordre au milieu de la force multinationale.

Et la vie reprend. Les vols se suivent et ne se ressemblent pas.

Entraînement à la recherche et sauvetage en mer, vol en patrouille serrée à deux ou à quatre, navigation basse altitude, entraînement IFR, mission réelle de recherche d'épaves, vols d'instruction : ce n'est jamais la routine.

Le 16 novembre nous accompagnons le commandant vers Grenade Armilla.

Deux Alizé partent vers la sierra Nevada. En IFR, au niveau de vol 90 face à 45 nœuds de vent nous avons le temps d'admirer le paysage. 4 heures et 6 minutes après le décollage nous nous posons sur le terrain " militaire " de Grenade qui culmine à 2300 pieds et ne fait que 1300 mètres de long...deux fois moins long que Nîmes-Garons. Il y a même de l'herbe un peu partout sur la piste et le taxiway. Ca passe...

Le lendemain nous repartons déjà vers la France. Nous ne dépensons pas beaucoup de frais de mission.

Le commandant nous fait un décollage court.

Nous nous alignons, plein gaz, lâcher des freins et l'avion "accélère". Je vois le bout de piste se rapprocher, le badin est bon pour décoller mais nous restons au sol... Arrivés à 10 mètres des peignes mon ami pilote tire sur le manche et nous décollons juste. Et cela le fait marrer...J'attends la rentrée du train, des volets. Stables en montée je lui saute à la gorge : " tu ne fais plus jamais ça ! ! ! ! "

2 heures 48 plus tard nous sommes sur le parking de la 6F.

Le 23 je pars vers Hyères avec deux pilotes : l'aspirant Chapuis qui va bientôt faire sa qualification de jour et mon fidèle Rigot qui va découvrir l'appontage de nuit.

Avant de partir à bord du Foch le 4 décembre nous totalisons environ 80 appontages simulés sur piste.

Les 6 appontages réglementaires sont parfaits et le 7 décembre 1995 (date célèbre...) l'EV2 Rigot devient QN. (Qualifié nuit).

9 décembre :

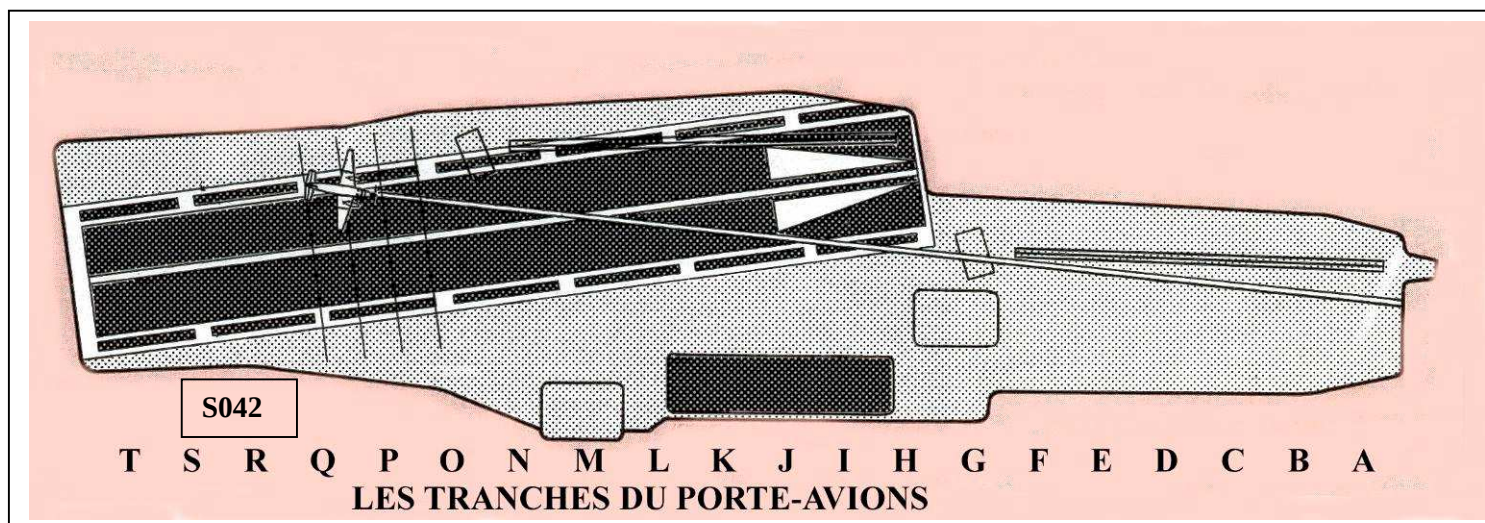
Nous revenons à quai pour embarquer...nos familles pour leur sortie annuelle. Un meeting aérien sur porte-avions rien que pour eux.

Le soir je ne rentre pas avec eux. Avant la dernière démonstration nous sommes catapultés pour rallier le Clémenceau qui rode dans les parages.

Un dernier bisou et nous voilà reparti vers de nouvelles aventures un peu ému il faut le dire. Nous repartons dans l'Adriatique.

09 déc. catapulture du Foch - appontage sur le Clémenceau

LOGEMENT : S 0421 superbe chambre avec vue sur la mer sous les brins d'arrêts, à l'arrière du pont d'envol. C'est le lieu favori des points fixes moteurs qui ont lieu la nuit quand il n'y a pas de vols. Imaginez un Alizé de 2000 cv plein gaz dans le grenier. Pendant les ramassages, on n'entend pas les avions arriver. Seul un énorme coup d'un marteau géant nous signale qu'un avion vient de prendre les brins. Après ce régime vous dormez n'importe où.



10 déc. la journée commence tôt ; une cata de nuit pour 35 mn de vol et appontage de nuit

A peine posé on nous renvoie en l'air pour un exercice ; deuxième cata de nuit pour se reposer 3 heures après.

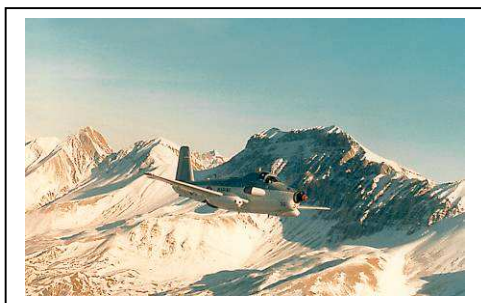
Le soir nous rentrons vers Nîmes. Un troisième cata de nuit. (Pour la retraite cela fait 60 jours de travail....)

12 déc. Juste le temps de redire au revoir à la famille et nous voilà repartis vers le Clémenceau.

13 déc. un vol de calibration des radars ; on se pose avec 50 nœuds de vent sur le pont : sportif.

14 déc. : nous sommes en vol de patrouille serrée quand on entend un Alizé annoncer qu'il reste en circuit canard boiteux. Quelques minutes après on entend le bord annoncer " l'équipage est récupéré et sur le pont ...?" L'Alizé 36 vient de couler après son amerrissage, l'équipage De Muizon, Serreau, Touzet et Campourcy sont sain et sauf.

Nous appontons normalement en surveillant peut-être deux fois plus les paramètres moteurs.



Adieu Alizé 36 .L'équipage récupéré, rincé et réconforté quitte l'infirmerie pour raconter les circonstances du crash. Ensuite c'est ...la bamboula toute la nuit pour fêter leur retour.

L'ami Fred Serreau en est à son deuxième vol plané en Alizé. Le premier arrêt moteur à eu lieu aux alentours du terrain de Nîmes. Le pilote à réussi un atterrissage en plané sur la piste sauvant l'équipage et l'avion.

15 déc. les expertises commencent et les techniciens changent le moteur du 76 sur lequel nous volions hier.

16 déc. :Une tempête démonte la mer et soulève le sponson tout neuf sur lequel est disposé la rampe de missile Crotale .Une vague plus forte que les autres fait vibrer tout le bâtiment et provoque une belle fissure .

Nous rentrons à quai dès que le temps le permet.

17 déc. a quai, il faut employer le personnel : Poste de combat à quai ... une première !

18 déc. on repart après soudure et colmatage de la brèche.

19 déc. un exercice avec notre ange gardien la frégate Jean Bart.

20 déc. première mission de nuit dans l'Adriatique.

21 déc. idem de jour .Nous retrouvons nos amis les alliés et toujours aussi peu de trafic commercial au milieu de l'Adriatique.

22 déc. idem de nuit

23 déc. idem de jour

24 déc. "no Fly Day" repos pour préparer le réveillon de Noël.

Je suis le dernier à récupérer mon "cadeau de Noël" : une superbe carte sur laquelle un jeune navigateur anonyme a écrit toute ma pauvre vie (il a eu des bons informateurs).

Nous nous couchons tôt car nous sommes prévus en vol aux aurores.

Au moins nous serons les premiers à ramasser les cadeaux sur le pont d'envol.

25 décembre 95 : Mainate et Jean sont catapultés pour une surveillance protection d'une force navale qui ronfle paisiblement après les agapes de la veille.

Bientôt nous sommes rejoint par un Viking du porte-avions AMERICA .On se prend mutuellement en photos.





Rencontre de Mainate et de Cheese au dessus de l'Adriatique
le jour de Noël 1995.
Les techniciens de la 6F avaient peint un sapin.



L'après midi nous repartons pour un guidage de Super Etendard qui se sont levés enfin.

26 déc. un nouveau SURPRO ; appontage avec 50 nœuds, toujours sportif.

27 déc. Guidage de 8 super sur l'USS Carolina .Il faut s'entraîner.

Chômage technique pour les jours suivants car Rigot est malade.

Après un court réveillon du 31 décembre l'année 96 débute ... par un SURPRO du matin.

Ce jour là, c'est un Prowler qui nous rallie. C'est du bon matos.... !



Après quelques minutes de vol en patrouille nous rentrons vers le Clémenceau.

02 ,03 jan : vol de surveillance qui ressemblent à ceux de l'année dernière.

04 jan : pendant une nouvelle mission nous passons dire bonjour au PA US AMERICA.



Jeannot en fly by sur l'AMERICA.

Le 5 janvier nous rentrons à Nîmes pour quelques jours de vacances
Nous en profitons pour faire une photo de la 6F.



LES VOLANTS DE LA 6F
EN
DECEMBRE 95

MP BAILLEUX . EV IVARS . LV BONJEAN. LV DE MUIZON. MT GEORGES . LV MERLENGHI. EV RIGOT
(COCKPIT). MT DUCOS.
SUR L'AILE : EV MERCIER. PM DORANGEVILLE. PM LOPEZ . MP GALTIER . MP BOUDET
ASSIS: LV CARRE. MT MAROT. MT BREHAMEL. MT DEBERNARD. EV LECUYER . MT GOUIN
DEBOUT : CC PINASA. PM PICHON. EV BIENVENU

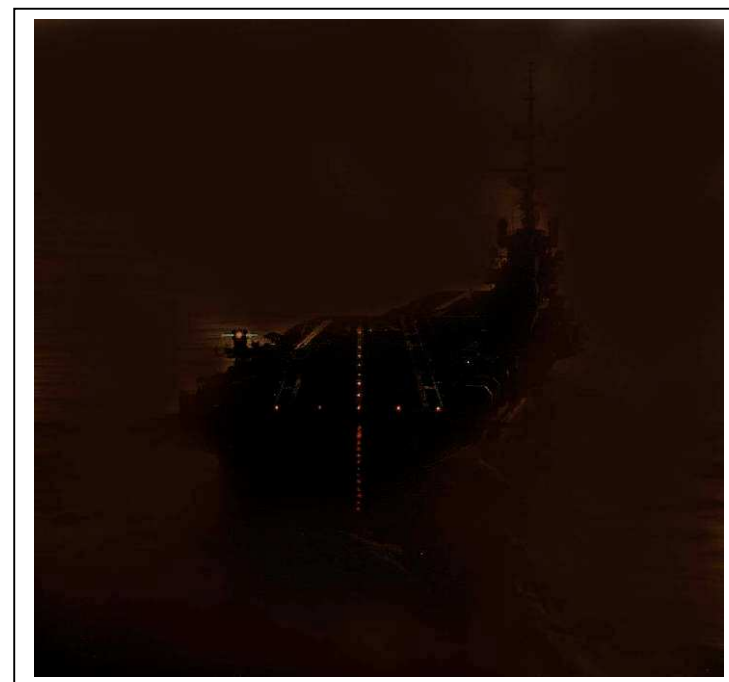
16 jan : de retour sur notre vieil AW

19 jan : nous renouons avec les missions à haute altitude. Assisté pulmonaires nous suivons la côte à la recherche de radar hostiles nouveaux. Gin en profite pour faire une célèbre photo de guerrier en plein vol.



Niveau de vol 150 au dessus de l'Adriatique un jour de janvier

Le 25 nous recevons la visite de notre premier ministre Alain Juppé accompagné de Charles Millon. Deux équipages sont désignés pour surveiller l'Adriatique pendant le discours. Nous sommes catapultés après avoir été félicités par le ministre. Notre pilote doit l'être doublement. Comme officier de détail il a eu l'immense honneur d'organiser la réfection totale de la salle d'alerte.



Quatre heures après nous rentrons de nuit sur le Clemenceau.
La mission continue jusqu'à l'escale de Trieste le 30 janvier.
Le 5 nous repartons vers le sud et vers la maison.
6 février : mission SNOOPER sur un des bâtiments de la force.
Le SNOOPER c'est l'avion qui guide les avions de chasse sur le bateau à détruire.

Il faut d'abord le chercher au milieu de la grande bleue et surtout au milieu des nombreux cargos et autres pétroliers qui ne font pas cette guerre la. Dans l'Adriatique il y a aussi des plates-formes pétrolières ...

Dès que notre hostile est bien cerné, les chasseurs sont catapultés et se mettent à l'écoute de nos informations.

Nous nous dissimulons dans un coin de la zone en portée radar du client. A une heure donnée nous passons sa position sur la radio. Les chasseurs n'ont plus qu'à la noter et attaquer avec leurs AM39.

Nous attendons avec anxiété parfois le résultat. Les mots codes comme "vinaigre, citron ou yaduprout" ce n'est pas bon à entendre. Et ça arrive : un VITTORIO VENETO qui se transforme en barge pétrolière, c'est le début du débriefing, de la recherche d'explications et surtout c'est la honte !

Aléas d'entraînement dirons nous.



Cette procédure est moderne, bientôt viendra la transmission de données qui permettra de ne plus intervenir sur la fréquence.

On est loin des premiers guidages d'ETENDARD IVM par l'ALIZE de première génération qui demandait un lourd dispositif pas discret du tout.

Il fallait attendre les chasseurs mal équipés pour la navigation sur un barrage de marqueurs colorants. Après ralliement des avions nous leur donnions le vecteur d'attaque au bout duquel ils devaient trouver le bateau à détruire à la bombe et à la roquette. C'était la mission "pointue" surtout quand cela se passait en Bretagne dans le rail commercial.

Le GPS n'existait pas et cela ressemblait plutôt à la bataille de MIDWAY.

Le seul équipement capable de lever le doute sur le type de bateau était le détecteur de radar. Si le "méchant" émettait avec ses radar nous pouvions le goniométrer avec une bonne précision. S'il gardait le silence nous devions étudier son comportement cinématique. Les bateaux le savaient et avaient l'art de se confondre avec un cargo.

Le radariste s'usait littéralement les yeux pour suivre la situation. Comme le radar ne recevait pas la position du calculateur les échos avançaient à la vitesse de l'avion sur le scope de 30 cm de diamètre.

Le navigateur positionnait les pistes sur sa carte en papier avec sa règle rapporteur.

La modernisation de l'ALIZE en 1980 et l'arrivée du SUPER ETENDARD à simplifié le travail.

Le 7 février nous rentrons vers Nîmes ou m'attends un magnifique message d'affectation en Nouvelle-Calédonie pour juillet.

Le 22 mars 1996 je fais mon dernier catapultage sur l'Alizé 49 avec Rigot, Gouin et Cazes

Le 28 juin je fais mon dernier vol sur l'Alizé 76 avec mes deux potes Musine et Galtier avec qui j'ai fait mes débuts en 1980.

C'est la fin d'une belle époque mais je n'ai pas beaucoup de regret car je vais découvrir encore une nouvelle aventure.

C'est toute l' 'AERONAVALE.

