



EDITORIAL

Nous avons un nouveau Ministre de la défense.

Nous perdons Morin sans regret mais ce ne sera pas la même chose avant et après lui. Dommage, mais c'est le fait de toutes les structurations de la défense dont on doit constater qu'elles n'ont été bénéfiques qu'à leurs initiateurs.

Aujourd'hui nous avons notre nouveau Ministre de la Défense qui a supprimé le GLAM (Groupe de Liaisons Aériennes Ministérielles) en 1995 créé, pardonnez moi, par le Général de Gaulle en 1946 qui, lui, avait compris que l'intérêt supérieur de l'Etat méritait un traitement particulier pour les déplacements de ses Ministres.

Quelques jours après la suppression du GLAM, Jacques Chirac descendant de son Mystère 20 en face du Boeing 737 d'Helmut Kohl à Strasbourg, a pensé que ce n'était pas une bonne chose. Mitterrand lui-même l'avait compris quand il utilisait deux Concorde pour ses déplacements.

Le GLAM n'a pas été recréé, mais tous les avions du GLAM ont migrés vers la deuxième escadrille (nouvellement créée à fin de remplacer le GLAM) de l'ETEC (escadron de transport d'entraînement et de calibration). Les avions du GLAM sont restés sur les mêmes parkings, les personnels sont restés dans les mêmes locaux, les Ministres et le Président ont pu prendre les mêmes avions !!!

Et maintenant, monsieur le Ministre de la Défense, que fait-on ? Aurez-vous le courage de recréer le GLAM ? Que vous le vouliez ou non, rien ne peut se faire sans l'Armée de l'Air, c'est vrai pour votre transport mais aussi pour toutes les interventions dans le monde entier.

Seule l'Armée de l'Air a été le fer de lance de la France dans les 40 dernières années avec ses avions de transport et ses moyens de combat.

En attendant,

Bonne et très douce année 2011.

Marcel Albert est mort et « Le Chinois » m'a fait passer cet article sur ce chasseur qui a servi à l'Ile de France avant de servir au NN

Avec Roland de La Poype, il ne reste plus qu'un seul pilote du Normandie-Niemen Compagnon de la Libération. En effet, le capitaine Marcel Albert est décédé dans la nuit du 22 au 23 août dans une maison de retraite à Harlingen, au Texas.

Né le 25 novembre 1917, dans le XIII^e arrondissement de Paris, Marcel Albert entre très tôt dans la vie active en étant ouvrier métallurgiste aux usines Renault. Mais, à l'époque de l'Aviation populaire, il obtient une bourse afin de pouvoir prendre des cours de pilotage. En 1938, Marcel Albert s'engage pour trois ans dans l'armée de l'Air. Il obtient son brevet de pilote militaire en juillet de la même année puis il rejoint la base aérienne d'Istres pour y suivre le cours des élèves sous-officiers de carrière du personnel navigant.

Après un passage à la 1^{ere} escadre de chasse d'Etampes, le jeune sergent Marcel Albert est affecté au Centre de formation des pilotes de chasses de Chartres en qualité d'instructeur. Il rejoint, le 15 février 1940, le groupe de chasse 1/3, avec lequel il effectue 37 missions de guerre lors de la Campagne de France. Le 14 mai, il abat un avion allemand et obtient une victoire « probable » une semaine plus tard.

Après la signature de l'armistice, mettant fin aux combats, Marcel Albert suit son groupe de chasse à Oran (Algérie). En octobre 1941, il rejoint Gibraltar avec son Dewoitine 520, en compagnie de deux équipiers : Marcel Lefèvre et Albert Durand. Tous les trois seront affectés, plus tard, au Normandie-Niemen.

Mais auparavant, ces pilotes qui ont refusé la défaite – ils seront condamnés à mort par contumace par le tribunal militaire d'Oran – embarquent à bord d'une corvette afin de rallier l'Angleterre. Arrivés à Londres, Marcel Albert s'engage au sein des Forces aériennes françaises libres (FAFL) avec ses camarades. Il est affecté, au groupe de chasse « Ile de France » des FAFL, avec lequel il mène 47 missions de guerre.

Volontaire pour combattre sur le front soviétique, l'aspirant Marcel Albert s'envole vers Rayak, au Liban, pour rejoindre le groupe de chasse Normandie, arrivé en Union soviétique en décembre 1942, Marcel Albert ne tarde pas à s'illustrer. Ainsi, en 1943, il obtient 4 victoires aériennes et, promu lieutenant, il prend le commandement de la 1^{ere} escadrille du Normandie.

Les missions s'enchaînent alors à un rythme très élevé. C'est ainsi que Marcel Albert effectue 199 sorties aériennes pour 1131 heures de vol. Il obtient le record de victoires du Normandie-Niemen, avec 24 avions abattus, et devient le second as français de la Seconde Guerre Mondiale, derrière Pierre Clostermann.

A la fin du conflit, Marcel Albert est capitaine, commandeur de la Légion d'honneur, Compagnon de la Libération et Héros de l'Union soviétique. En 1945, il quitte le Normandie-Niemen. Reste dans l'Armée de l'Air jusqu'en 1948 et il part aux Etats-Unis où il va se lancer dans les affaires en créant une chaîne hôtelière.

Le 12 avril dernier, Marcel Albert a été élevé à la dignité de Grand' croix de la Légion d'honneur. Il était en outre titulaire de la Croix de guerre 39-45 avec 15 palmes et 3 étoiles vermeil et de la médaille de la Résistance avec rosette. Il avait été également décoré de trois distinctions soviétiques : Ordre du drapeau rouge, Ordre de la Guerre pour le Salut et la Patrie et Ordre de Lénine.

Rappelez-vous, dans le N° 48 d'AP 5 New's, Nous avons rendu hommage au colonel Rombi. Le colonel Bourdila a précisé qu'il avait « organisé » et réussi l'évasion en vol de la Division d'instruction de vols de Meknes vers Tours au nez et à la barbe des sbires d'Hassan.

Pierre Mazauric qui a participé à cette « manip » nous la livre en direct, dans une correspondance qu'il a eu la gentillesse de nous transmettre.

Objet : « Evasion » DIV de Meknes à Tours

Ayant participé, comme pilote, à la mission nommée en objet de cette lettre, les responsables du Bulletin de l'association des personnels de la «5 » dont vous êtes lecteur, m'ont demandé d'apporter une réponse à votre demande d'information, vous-même ayant participé, à cette époque, au secrétariat du Lieutenant Colonel Rombi, commandant de la Division d'Instruction en Vol de L'Ecole de Chasse à Meknes.

Breveté pilote de chasse à l'école de Meknes en décembre 1954 (promotion 53B), je rejoins mon affectation à la 11^{ème} Escadre de Chasse à Luxeuil-les-Bains (Hte Saône) escadron 2/11 « Vosges » en janvier 1955.

Affecté à Meknes en décembre 1960 comme instructeur à l'école de chasse, j'apprends en arrivant sur place que ma famille ne me rejoindra pas comme il est d'usage ; je suis informé que les relations entre la France et le Maroc se sont détériorées depuis le retour d'exil du Sultan Mohammed V, que le devenir de la Base est incertain, qu'il n'y a pas lieu de s'inquiéter, qu'une bonne solution sera trouvée... J'effectue mes qualifications d'instructeur en décembre 1960 et janvier 1961 et mes premières missions d'instructions en vol avec des élèves au sein du 2^{ème} escadron d'instruction en février. J'en suis d'autant plus content que je faisais partie de cet escadron, la tête de panthère noire sur fonds d'étoile Chérifienne, lorsque j'étais élève en 1954, et que le commandant de cet escadron était le capitaine Marchandise qui m'avait reçu dans son escadrille à mon arrivée à la 11. Pendant toute cette période nous ne parlons pas de la situation précaire, nous n'avons pas de restrictions pour nous déplacer en ville, pas d'armement individuel.

Le 14 février 1961, dans l'après-midi, un briefing général est organisé pour les pilotes instructeurs, dirigé par le commandant Rombi ; y assistent le commandant de la Base (colonel THIERRY je crois), les chefs des moyens techniques, du contrôle d'aérodrome, de la météo...

La mission est la mise en sûreté des moyens aériens de l'Ecole, dans un premier temps les T33, qui risquent de nous être « confisqués » par les autorités marocaines. Les MD 450 « Ouragan » seraient évacués plus tard.

Conditions d'exécution de la mission :

- 72 avions en patrouilles de 2 avions
- Destination Tours, si possible sans escale, à défaut Istres ou Cognac. En cas de problème technique ou autre, se poser hors du Maroc.
- Silence radio total.
- Les avions sont rangés sur le parking dans l'ordre de décollage, se déplacent et s'alignent pour le décollage aux signaux des drapeaux (ou lampes) rouge et vert...
- La météo est bonne, anticyclone hivernal sur tout le parcours.
- Pour les « célibataires » comme moi, faites vos bagages dans vos chambres, vous les retrouverez à l'arrivée. J'ai oublié la consigne pour les mariés ou elle n'a pas été dite à ce briefing.

Exécution de la mission :

15 février 1961 à 07h30, Le Capitaine Marchandise leader de la 1^{ère} patrouille et moi-même équipier, décollons en formation serrée, face au Nord pour éviter de survoler la ville, et débutons la montée en formation de manœuvre.

Premier rassemblement vers 30 000 pieds sur « battements » d'aile du leader, le poing en forme de trompe de chasse devant le masque à oxygène formule la question sur la situation carburant, le pouce en l'air la réponse que c'est bon, l'avant-bras basculé vers l'avant plusieurs fois signifie que l'on continue. Nous n'aurons jamais de contact radio entre nous pendant la mission, ni avec les autres avions.

Sur L'Espagne, vers 37000 pieds, altitude que nous avons atteinte au fur et à mesure de notre allègement en carburant, nous apercevons des traînées d'avions de chasse, sans doute des F86 Sabre des forces aériennes espagnoles ou américaines. Les radars au sol avaient dû remarquer sur leurs écrans, les échos des 36 patrouilles de T33 en « file indienne ».

Les chasseurs « alliés » n'ont effectué aucune manœuvre d'identification ou d'interception. Nous aurions été bien empêchés de manœuvrer à cette altitude, notre vitesse indiquée étant à la fois proche de la vitesse minimum et de la vitesse maximale.

En vue de Cognac mon leader m'indique que nous commençons la descente, nous nous présentons dans le circuit de Tours, procédure radio faite par le leader, j'annonce mon virage de présentation trains et volets sortis et vérifiés, ouf, je n'ai pas parlé depuis 2h30. J'ai nommé cette mission sur mon carnet de vol « convoi Meknes Tours ».

Après notre arrivée, nous avons appris qu'un T33 de la mission s'était posé réacteur éteint sur un aérodrome des environs de Madrid. Bonne manœuvre du pilote. Très bon travail des équipes techniques qui avaient préparé les 72 avions. L'origine de la panne aurait été le givrage du filtre à carburant. Nous apprenons aussi que des liaisons « radio amateur » en HF avaient été établies entre Meknes et Tours.

Le 6 mars 1961 nous reprenons nos missions avec les élèves pilotes à un rythme soutenu : 21 missions d'instruction pour 22h25 de vol sur mon carnet pour le mois de Mars.

Malgré la longueur de ce texte, rien d'extraordinaire.

Par contre je ne peux pas éclairer toutes les réflexions et décisions qui ont conduit au succès de cette mission.

Les points clés me paraissent être :

- Préparation minutieuse et discrète, ne pas créer d'inquiétude.
- Pas de triomphalisme, il est inutile d'agresser les Marocains.

Le Lieutenant Colonel Rombi, commandant de la DIV a certainement été au cœur de la préparation de cette mission, j'ai été assez proche de lui pendant quelques mois à Tours, nous n'en avons jamais parlé !



Encore une histoire de René Lussagnet. Ce vol avait fait grand bruit

Le « VOODOO » de PIERRELATTE

Décollage de Nîmes, où nous sommes provisoirement basés, en début d'après-midi du 17 juillet 1965 sur le Vautour 2N, n° 345 pour recherches et interceptions d'opportunités sous le contrôle de *Rambert-radar*.

Pilote : Lt LUSSAGNET,
 Navigateur-radariste : Sgt BICHLBERGER

Nous volons paisiblement à 30 000 ft sur un axe Lyon-Orange par temps beau et clair quand j'aperçois, à très basse altitude, un réacteur non identifié dont *Rambert radar* n'a pas connaissance. Intrigué par ses évolutions dans une zone formellement interdite de survol (l'usine nucléaire de Pierrelatte) je demande l'autorisation d'aller le reconnaître à vue. Aérofreins sortis, nous sommes derrière lui en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire.



Le RF101 «VOODOO» (DR)

Etonnement de ma part : l'appareil, un RF.101 *Voodoo* de reconnaissance de l'US Air Force, effectue des allers et retours à 300 ft sur l'usine de Pierrelatte. Nous nous approchons en formation serrée et, stupéfaction visible du pilote qui met pleins gaz et dégage vers le nord à 550 kt, suivi du *Vautour*. Après une minute, estimant sans doute avoir semé «le petit français», il revient sur l'usine, toujours à 300 ft.

Et que découvre-t-il, au deuxième passage, proche de son aile droite ? Lulu et BB en train de relever son identité ! Apparemment fâché, il allume les deux post-combustions et nous quitte (sans saluer) en montée vers Montélimar.

Nous rendons compte à *Rambert radar*, rentrons à Nîmes et nous retrouvons le lendemain presque impliqués dans un incident diplomatique. Et les copains : «*On te visitera, on t'apportera des oranges, etc*»

Plus sérieux : le général Ezzanno, commandant la Défense aérienne a obtenu, suite à mon compte-rendu, la remise par les autorités américaines des 175 photos de l'usine de Pierrelatte.



Les cameras dans le nez du Voodoo (DR)

Et les journaux : «*La France accuse les USA d'espionnage atomique*», «*Washington récusé*» etc, etc



Le lendemain, convoqué à Taverny, je m'explique, me fais féliciter (oui, oui, c'est vrai !), et rentre à Nîmes parmi mes camarades déçus : pas d'oranges, pas de visites au parloir...

L'épilogue appartient au général Ezzanno, un grand bonhomme (si je puis me le permettre) qui alliait la «classe» à l'humour. Il me téléphone quelques jours plus tard disant : «*Merci, Lussagnet, il y a longtemps que nous attendions cette preuve. Sachez que vous avez été récompensé, comme d'habitude en la personne de vos chefs : le Ministre m'a attribué une lettre de satisfaction !*»

Finalement, nous, au NEU-NEU, on a bien ri. Après.

René LUSSAGNET



"Je vous ai montré une photo du tee-shirt de la Jeanne tiré d'un dessin du S/C Cosquer dans les années 1962/63. J'ai retrouvé la photo du dessin original dans le style JG Domergue. Si quelqu'un peut donner des informations sur son devenir, il sera le bien venu."

Roland Aguilon nous a déjà régalés par ses témoignages vivants et instructifs. Il nous livre ici son expérience sur Vautour à la 30. Il venait d'être affecté dans cette escadre qui devait être la première à recevoir des Mirage F 1. Cela lui a permis de faire quelques missions sur l'Anti-Avion !!!

Que mes camarades, pilote et navigateur, que mes vénérables anciens, que les ingénieurs, les avionneurs et les ouvriers des chaînes veuillent bien me pardonner pour le récit qui va suivre.

Il y a prescription dans le Code de l'aéronautique... 36 ans !

Jeune commandant (enfin presque !) je venais d'effectuer 4 années à la 2^{ème} Escadre de Chasse à Dijon qui, comme chacun sait, était l'ACADEMIE de la Chasse, la bien nommée ! Toujours équipée des derniers modèles. Je venais de terminer mon temps sur MIII E, qui avait, à Dijon, succédé au MIII C, lesquels III C avaient été « royalement » offerts à ... la 5^o E.C. ! En matière de matériel aéronautique, la divine 5 a souvent hérité des reliefs de la Table d'hôte !

Bref ! Le haut commandement m'avait fait croire que je faisais le « bon choix » (comme d'hab... « The right man at the right place » ou, comme le déclarait haut et fort un des plus éminent Inspecteur de l'A.A. (au temps où c'était un personnage !) : « mettez-moi les meilleurs partout pour le reste je m'en fous ! » Quelle philosophie de D.R.H. !

Re-bref ! Je faisais donc mes valises, en août 73, à REIMS ! De jour ! dans le sanctuaire de la Chasse de nuit (voire de la chasse tout temps !) Débarqué du MD 315 qui m'avait élégamment amené jusque là, sur un immense (le mot est faible !) parking plombé par le soleil... un seul avion stationnait sur les 7 ou 8 hectares de béton !

Même les hangars étaient immenses avec des portes « monstrueuses »... comme au temps des Zeppelin !

J'eus, soudain, l'impression qu'on m'envoyait plutôt en punition dans ce Sahara de l'aviation !

Je traînais néanmoins mon sac jusqu'à un petit bâtiment d'un blanc nord africain... qui m'avait été indiqué comme le « centre nerveux » de l'Escadre !

J'accrochais poignard et décorations, enfilaï mes gants blancs et frappais à la porte surmontée de l'écriteau « Commandant la 30^{ème} E.C.T.T. (TT pour tout temps... ou tous temps ou tout le temps... je ne sais). Pas de réponse... Secrétariat : personnes... Je me dirigeais alors vers le fond du couloir dans ce qui devait devenir « mon fief »... la salle d'OPS. Je réveillais un caporal somnolent au bureau du D.V. derrière les radios et les tannoys... muets.

Coup d'œil au tableau d'ordres... Une liste longue « comme ça » de plaquettes...

« il y a un chise en l'air » demandais-je ?

« Non, me répondit le caporal, 2 avions en l'air, les autres sont dans le hangar. Ah ! bon...

Il est vrai que 4 avions avec pilotes et navigateurs cela fait l'effet d'un BCP sur le tableau.

Décontenancé, je me dirigeais vers le premier Escadron, le « Normandie-Niemen »... vide ?

Plus loin, caché derrière un hangar, le « Lorraine ». Un commandant d'Escadrille, le crâne rasé à double zéro mais avec un collier de barbe me reçoit (enfin un indigène !) et m'explique la cause du « vide » : le Neu-Neu est à Marsan, le Lorraine est en perms.. Bienvenue à la 30^{ème} ECTT.

M'enquérant de l'activité aéronautique prévue (normal pour un chef des OPS !) il me répond :

« Ne vous inquiétez pas mon commandant, votre lâcher sur vautour est prévu pour demain !... »

Les bahutages recommenceraient-ils ?

« Voilà la doc. Je vous briefe sur la mission demain matin et je vous lâche l'après-midi » !...

Conscient de mon acquis aéronautique mais habitué à un « rituel » plus technique pour voler sur un nouvel avion (enfin pour moi au moins) j'affichais une moue mi-confiante, mi-confite !

Je passais une grande partie de la nuit dans ma chambre du Mess off... situé de l'autre de la route nationale : Belgique – plages du Sud (je ne vous raconte pas pour traverser au mois d'août !!! L'alerte D.A. se prenait du reste pour cette raison, en 30' pendant les heures de repas !) à potasser, enfin à essayer de déchiffrer le « Manuel »... Au petit matin, le carnet de procédures à la main, je me présentais au « Lorraine »... Briefing cabine devant la photo du cockpit qui était aussi vieille que l'avion (elle avait dû être prise par Nicéphore Niepce !)

Bref ! à midi, j'avais la tête comme... un vautour ! Je déclinais l'invitation à déjeuner au mess, n'étant pas sûr de revenir pour l'heure du décollage : 15 h !

Comme le voulait la tradition, le « deuxième homme » d'équipage, pour un lâcher, n'était pas un navigateur mais le commandant d'escadrille en personne ! (Pas fous les nav !) L'infortuné commandant d'escadrille étant en place arrière... sans commandes de vol !

« pas de soucis, je vous dirai tout en l'air !... »

Bon. La mission c'est parti... signature des documents : RAS. Facile. Même si la liste des « réserves » était longue comme le parking de la 30°. Rien d'essentiel me dit-on.

On se dirige vers la ligue « d'avions » qui n'en comporte qu'un (le spare est dans le hangar !)

Imposante la bête ! Haute de 2 étages, avec 2 réacteurs, 2 hommes d'équipage, 6 roues, 4 canons : un monstre avec de grosses roues au milieu (diabolos pour initiés) et des petites en bout de plumes (balancines pour les pilotes pommés comme moi). La queue du Dinosaur est au ras du béton, avec un étrange seau métallique (ex. boîte d'huile) pendu sous l'arrière... se balançant au gré du vent, cette boîte était sensée recueillir le trop-plein de kérosène... mais, sous l'effet du vent, les gouttes de ce précieux liquide inondaient le parking en une énorme flaque... Heureusement il y avait des extincteurs. La visite « pré-vol » se poursuivit par une station de plusieurs minutes avec le commandant d'escadrille et le mécano dans le ventre du monstre, pour vérifier je ne sais quel breaker ou quelle tuyauterie... dans le noir le plus complet. Ok, c'est bon ! Même station devant « les » réacteurs qui sont aussi inaccessibles. Au passage, on enlève une « foulitudes » de sécurités, de caches, de flammes rouges, longues comme des draps de lit (en 140) que l'on entasse religieusement dans une caisse en bois réservée à cet effet.

Quelques flaques de liquide hydraulique plus loin, nous voilà au pied des échelles. Une longue ascension commence périlleuse, avec le casque, les cartes, les notices, etc... et mon coéquipier a même emporté sa règles CRAS, Dieu soit loué !

Assis enfin dans l'habitacle étroit et poussiéreux, j'entame, après avoir été « brêlé » pour le mécano (avez-vous remarqué comme les mécanos ont une sauvage tendance à lâcher la boucle chrono-barométrique, d'un poids plus que conséquent, sur les parties intimes du pilote, qui avec le pantalon anti-G sont particulièrement exposées ?)

L'inspection cabine ne pouvant être que partielle, étant donné que le pilote, une fois attaché, masqué, casqué perd 30 à 40 % de sa vision périphérique, en particulier sur les banquettes latérales. Dieu merci, l'avionneur n'y a logé que le bloc de démarrage, que des tas de bitards qui ne servent à rien !

Contact interphone = Ok – contact Tour = Ok. Plein de mécanos devant et sur les côtés... Paré pour la mise en route. Le réacteur gauche d'abord. Bien. Le bloc de démarrage est à gauche... mais le bras gauche, même en prenant un position de l'escrimeur : la main en septime, est incapable d'atteindre les boutons de démarrage... Il faut donc se servir du bras droit élémentaire mon cher ICARE !

Je lance donc, avec l'aide de ma main gauche, ma main droite vers le bouton du démarreur, bingo ! Panique chez les mécanos... c'est la bouteille droite qui percute et le réacteur droit qui tourne avec force de fumée blanche... les mécanos sautent sur leur extincteur et vont tous à droite... alors, que je réalise mon erreur, je lance le gauche... re-panique chez les mécanos ! Enfin, ils tournent ! (les réacteurs !)

Je branche le reste au hasard de ma mémoire et des conseils éclairés de mon « passager »... OUF !... Mais le calvaire ne fait que commencer. Il faut sortir le Pélican de son aire ! Je ne vous raconte pas comment on se sert d'une poignée sur le manche qui ressemble à un frein de vélo, et des palonniers pour faire sortir le monstre qui refuse de virer et dont l'aile s'enfonce jusqu'à terre...

Je vais finir dans l'herbe ? Les mécanos écoeurés ont fui !...

Quelques longues minutes plus tard, après un roulage plus que laborieux, « l'anti-avion » est en l'air... Je me demande toujours comment...

Bien installé par mon « passager » qui, à mon avis, ne voyait rien dehors ! Tout rentre, même les volets et les « roulettes » et nous entreprenons une ascension à 40 000'. Quelques « dizaines » de minutes plus tard arrivant au niveau, je constate que mon commandant d'escadrille est muet (serait-ce d'admiration ?) Il ne répond plus à mes appels. Panne d'interphone ? C'est, m'avait-il prévenu, la panne grave et pour cause !... Rien. Bon... soudain, la règle CRAS (admirable amiral créateur de cet outil précieux !) vient sur mon épaule me délivrer un message écrit de mon « passager » où, en quelque sorte, était résumé le reste de la mission : « TVB... à vous de jouer ! »

J'attaque alors l'IPEN (ou quelque chose comme ça) qui a pour but de faire prendre conscience au pilote que le VII N « Vautour » n'est pas supersonique. 20 000' plus bas et quelques points de mach acquis de haute lutte, il faut pousser sur le manche pour cabrer... Amusant non ? C'est l'impression des commandes chère aux essayeurs de 1950 !

Après quelques tours de piste, train sorti, avec volets, sans volet, j'ai enfin touché la piste... avec le diabolo arrière... parce qu'avec l'avant en premier on m'avait prévenu, vous entrez en « pompage pilote » et ça se termine dans la barrière !

Encore quelques minutes de calvaire pour rouler jusqu'au parking et quitter ce monstre anté diluvien avec plaisir et quand même une pointe de fierté bien compréhensible !

Le lendemain je volais avec un navigateur, un vrai (un brave !) avec un vrai interphone et une vraie règle CRAS.

La semaine suivante, je présidais la commission d'examen du dernier BCP sur Vautour. La voilà la vraie raison de mon lâcher en panique !

Puis je m'en allais, plein d'usage et de raison... vivre avec d'autres... la transfo F 1.

J'avais été, je crois, le dernier pilote (au moins à la 30 EC... TT) à être lâché sur... l'ANTI-AVION !



Dernière nouvelle -Un nouvel avatar de l'aéronavale.

***Un Rafale Marine est promu refuge à langoustes. A 70 M€ le Rafale Marine ça fait cher la langouste. Qu'importe la Marine Nationale est la championne du Coût/ inefficacité. On ne peut pas être un bon marin et un bon aviateur à moins de dire avec honnêteté comme l'Amiral Lemonier « Marin de métier, Pilote de fortune... »
Comme on le dit souvent,
il aurait été plus intelligent de faire décoller ce Rafale depuis Kandahar.
Mais comment justifier le PA et la gabegie autour de la mission en Océan Indien. ???***

Comment un Rafale Marine est tombé en panne sèche au dessus de l'océan indien

Le Rafale qui s'est écrasé en mer dimanche dernier a bien été victime d'une panne sèche : ses moteurs se sont arrêtés parce qu'il n'y avait plus de carburant. Moins d'un quart d'heure après le catapultage, un voyant signale un problème de carburant. Il s'agit en réalité d'une petite panne du système électronique, sans gravité immédiate, comme si la jauge de votre voiture ne fonctionnait plus alors que vous venez de faire le plein. Le pilote décide légitimement de faire demi-tour pour revenir sur le porte-avions.

Pour une raison liée aux manœuvres à la mer, il doit attendre un peu, car le porte-avions ne peut le "ramasser" tout de suite. Pour se poser, il lui faut s'alléger car l'avion est alors lourdement chargé : deux gros bidons de kérosène et plusieurs bombes. Pour s'alléger, il utilise le "vide-vite", qui permet, comme son nom l'indique, de vider vite. C'est une manœuvre très courante. Le pilote vide donc ses réservoirs, ceux situés dans les ailes et les bidons accrochés sous la voilure. Pour une raison inconnue, le Rafale doit ensuite se ravitailler auprès d'un chasseur ravitailleur, surnommé "nounou". Malheureusement, le carburant transféré est aussitôt rejeté dans l'air, à cause du vide-vite toujours en fonctionnement. La présence de réservoirs supplémentaires sous les ailes pourrait expliquer «partiellement» le problème. En effet, une fois le vide-vite des réservoirs percuté, ceux-ci ne peuvent plus se refermer. Le carburant entre par un trou et ressort aussitôt par un autre... La seule manière de fermer le système est de larguer les réservoirs. C'est en tout cas ce que précise le manuel. Or le pilote ne l'a pas fait. Quoi qu'il en soit l'avion est tombé rapidement en panne sèche, conduisant le pilote à s'éjecter et l'avion à s'écraser dans l'océan indien. Un Rafale équipé coûte environ 70 millions d'euros.

Qu'en pense la marine ?

« Le pilote n'est pas coupable et qu'il a fait ce que tout pilote aurait fait dans cette circonstance »

Qu'en pense Dassault ?

«L'avion n'est pas vraiment en cause et les procédures, certes complexes n'ont pas été rigoureusement suivies (NDLR : *Marin de métier ou Pilote de fortune !*)

Un petit souci technique n'aurait jamais dû conduire l'avion à s'écraser.



**Francette CHAIR nous a quittés.
Nous assurons Yvon et sa famille de toute notre amitié.**