

Notre association prépare activement plusieurs échéances: tout d'abord, notre assemblée générale annuelle, qui se tiendra le 15 avril à l'aéroport Pau-Pyrénées.

C'est l'occasion de se retrouver et aussi de marquer votre soutien à votre association.

Nous sommes, par ailleurs, en cours de programmation d'une conférence qui portera, après celle sur l'aviation en 1914, sur l'année 1915. Elle nous sera présentée par Bernard Vivier, qui y travaille actuellement et s'inscrira, comme la précédente, dans le cadre du centenaire de 1914-1918.

Enfin, nous vous donnerons pendant l'assemblée générale, des informations sur notre projet de sortie annuelle.

Nous rappelons à ceux qui seraient en retard, que la cotisation annuelle 2015 peut encore être réglée, jusqu'au jour de notre AG !

Le Bureau



L'aviation en 1915 : spécialisation des missions et guerre aéro-terrestre



N'oubliez pas de renouveler votre cotisation à PWA pour l'année 2015.

Vos cotisations sont fiscalement déductibles !

Vous pouvez adresser votre règlement à l'adresse ci-contre.

Membre individuel : 20 €

Adhésion « couple » : 30 €

Adhésion « bienfaiteur » : dès 100 €

Adhésion « entreprise » : 1000 €

Pau Wright Aviation

**Aéroport de Pau-Pyrénées
64230 Uzein**

+33 5 59 98 47 19

e-mail : pwa.uzein@laposte.net

site Internet : www.espace-pau-aviation.fr

24 « Rafale » pour l'Egypte

La conclusion récente du contrat de vente du « système » Rafale à l'Egypte constitue le premier succès à l'exportation pour ce chasseur omnirôle, souvent gagnant de compétitions difficiles, mais jamais commandé, tant il est vrai que les ventes de ce type de matériel ont une composante politique très importante.

L'Egypte a adopté un montage financier qui conjugue ses fonds propres, pour plus de 50 % et un emprunt, souscrit auprès d'un pool de banques françaises, pour le reste.

L'Egypte devrait en fait recevoir une aide financière de l'Arabie saoudite et des Emirats arabes unis, ce qui rappelle la politique déjà menée par l'Arabie saoudite il y a près de 35 ans, lors de la vente de Mirage à l'Egypte.

Les premiers personnels égyptiens devraient arriver bientôt à Mont de Marsan pour une formation théorique, alors que les pilotes recevront leur formation pratique à St. Dizier.

Les premiers appareils livrés seront prélevés sur ceux en cours de finition pour l'Armée de l'Air. Il faut aussi souligner que cette commande aura un impact intéressant à la fois sur les sous-traitants de Dassault-Aviation en Pays de l'Adour, mais aussi sur les missiliers, notamment MBDA et Sagem, ainsi que Lacroix pour les leurres.



Réorganisation Armée de l'Air

L'armée de l'air recrée des escadres, vingt ans après avoir décidé de les supprimer en 1994. Traditionnellement, l'escadre intègre plusieurs escadrons.

Quatre escadres sont recrées, avec des structures différentes et à titre expérimental : deux sur la base d'Avord, pour la défense sol-air et les Awacs, une à Istres pour le ravitaillement en vol et une dernière à Nancy avec les Mirage 2000D. Deux des quatre premières escadres de l'armée de l'air ont donc été créées sur la base aérienne 702 d'Avord. La 36e escadre de commandement et de conduite aéroportée (EC2A) regroupe quatre unités autour des avions radar E3-F et l'escadre sol/air de défense aérienne-1er régiment d'artillerie de l'air (ESADA-1er RAA) qui réunit trois unités dédiées à la défense sol/air.

La 31e escadre aérienne de ravitaillement et de transport stratégiques a officiellement été créée sur la base aérienne 125 d'Istres, le 27 août 2014. Elle rassemble le groupe de ravitaillement en vol (GRV) 2/91 «Bretagne» et l'escadron des soutiens techniques spécialisés (ESTS) 15/93.

Sur la base aérienne 133 de Nancy, la création officielle de la 3e escadre de chasse a eu lieu le 5 septembre 2014. Elle rassemble l'escadron de chasse 2/3 « Champagne » et l'escadron de transformation Mirage 2000D 2/7 « Argonne ».

D'autres créations vont suivre en 2015, notamment à Mont de Marsan.

Les paris sont ouverts, au sein de PWA, sur la désignation de cette escadre qui sera donc basée dans le Sud-Ouest.

Si vous avez un pressentiment, faites le nous savoir !



« Séville, ou le jour où nous avons perdu six Mystère IVA en six minutes »

Par le colonel (er) Jean-Joseph Brie (EA 62)

*Confucius a dit : « Some days, it's better to stay in bed. »
Friday, 27 may 1966, was one of those days !*

Je dédie ce récit au capitaine Paul, chef de la patrouille, et à ses équipiers, tous unis dans la même galère.

Je le dédie également à Bruno, à Pierrot, et à Jean-Pierre qui, depuis de nombreuses années, me tannent pour que je l'écrive.

Je l'ai réservé en primeur à mes camarades, à l'occasion du 35e anniversaire de notre promotion.

Dessins : GBA (2eS) Bruno LE MOINE

Promotion EA 62

Il est 12h30. La patrouille des « Riquet noir » être réunie en salle d'opérations pour le briefing.

Appel : « Leader, capitaine Paul, n°2 lieutenant Tonton, n°3 et *deputy-leader*, capitaine Olivier, numéro, n°4 lieutenant Jean-Joseph, n°5 sergent-chef Michel, n°6 lieutenant Pépé ».

Nous étudions la mission en détail. Les tâches et les responsabilités sont définies. Nous aurons un temps de curé sur le trajet et à l'arrivée.

La patrouille adoptera la formation défensive rapprochée pour garder la cohésion dans les voies aériennes. Le leader est ferme. Pas de complaisance. Les équipiers seront fidèles à la devise affichée en salle d'opérations, à côté des panneaux de sécurité des vols : « L'équipier tient sa place ou crève ». Ils se tiendront en formation intégrée sur leurs leaders, à 50 mètres, surveilleront le ciel et suivront la navigation. Des questions leur seront posées en vol.

Les avions étaient en ligne impeccable sur le parking devant l'escadron, et nous allions Les fréquences des balises de radionavigation qui matérialisent la voie aérienne, ainsi que celle du terrain de Séville San Pablo (au cas où une

Percée aux radiocompas serait nécessaire), sont évoquées une dernière fois ; nous connaissons déjà par cœur les fréquences et les indicatifs en morse.

Nous n'ignorons pas que les seules aides à la navigation sur le *Mystère IV* sont le radiocompas, le crayon gras et les cartes (pour paraphraser certaines affirmations bien établies : « la b.e et le couteau », autrement dit, pas grand-chose).

Les balises qui jalonnent l'itinéraire tracé sur nos cartes sont répètent répertoire à côté des fréquences radio, principal et secondaire des différences organismes de contrôle, sur le bloc-notes qui sera fixé sur la cuisse gauche.

Les procédures de secours et les modalités d'un éventuel déroutement sont rappelées en détail. Le "pétrole" restant au début de la descente, donné par le computer, sera d'environ 1000 kg, soit 150 kg de plus que la sécurité « terrain jaune » en vigueur : le pied ! Je me dis que l'arrivée au break en patrouille à six devrait décoiffer. La percée radiocompas est révisée. Il est 13h35. Nous allons aux avions. Celui qui aura des problèmes à la mise en route restera au parking.

Les *Mystère IV*, avec le réservoir de 600 kg sous les ailes et l'éclair rouge tracé sur le fuselage sont vraiment beaux.



Je dépose ma petite valise au pied de l'avion et, après avoir fait le tour de vérification, je m'installe. J'attends que le mécano monte à l'échelle pour m'aider à me brêler, car, avec *mae-west* en plus, il faut avoir fait un stage de contorsionniste pour réussir à enfiler seul le parachute. Je n'aperçois par mon homme; il doit être affairé au compartiment valise. Mes collègues à droite et à gauche sont déjà prêts et les réacteurs commencent à tourner. Cela signifie que le check radio a été fait sans moi et que la mise en route a été ordonnée. Paniquant à l'idée de rester à Cazaux pour avoir été trop lent, j'essaie, toujours en vain, d'enfiler le parachute, les sangles ne voulant pas remonter jusqu'aux épaules. Je parviens enfin à le boucler tant bien que mal (ce serait bien le diable que nous ayons à l'utiliser) et à me brêler. Au moment où les autres avions commencent à rouler, les différents indicateurs du tableau de bord indiquent que le groupe électrogène est branché sur mon avion ; j'aperçois enfin mon mécano, auquel je fais signe d'une rotation de l'index particulièrement rapide, qui traduit une

nervosité non dissimulée, que je vais mettre en route. Une impulsion sur le démarreur. La turbine tourne. Les pressions se stabilisent. Le poste de radio est enfin chaud ; le mécano finit le tour de l'avion, monte à l'échelle pour ôter les sécurités de verrière et de siège. Les cales ne sont pas encore enlevées lorsque j'annonce, comme si je renaissais à la vie, « Riquet noir 4 sur la fréquence – prêt à rouler ». Le leader me demande de les rattraper et de reprendre ma place au point de manœuvre : Ouf ! Je serai du voyage, mais il s'en est fallu de peu !

Nous décollons individuellement à 10 secondes. Il est 13h45 ; dans 1h15 environ, nous serons sur le sol de Séville.

Stable au niveau 290 (le 310 nous ayant été refusé), rivés dans les 50 mètres de mon leader que je maintiens légèrement au-dessus de l'horizon, je me livre, malgré l'étroitesse de l'habitacle, à une gymnastique savante pour essayer de remonter les sangles du parachute vers les épaules. Après tout, on ne sait jamais. Je parviens enfin tant bien que mal à les glisser sous le col du gilet de sauvetage.





Il fait beau. Les contacts radio avec les organismes de contrôle sont clairs. La procédure anglaise passe bien. Les timings sont respectés. Les balises sont musclées et faciles à prendre, et je regarde avec une satisfaction bien légitime l'aiguille du radiocompas basculer franchement à leur verticale. À chaque *check* radio après changement de fréquence, il manque bien toujours quelqu'un, problème bien connu avec les postes HF de l'époque (je m'expliquerai plus en détail dans la suite de ce récit) :

– 5, allez chercher le 6 sur la fréquence précédente,

– 5, reçu,

et un moment après :

– Riquet noir 6, de 5, check radio,

– numéro 6, 5 sur 5,

– leader, numéros 5 et 6 sur la fréquence.

De temps en temps, comme prévu au briefing, le leader teste mon attention :

– Noir 2, quelle est la rivière à neuf heures ?

– 6, le nom de la ville à midi ?

Après un coup d'œil rapide sur les cartes dépliées sur nos genoux nos réponses ne se font pas attendre.

Aussi, comprendra-t-on la vague d'orgueil qui m'envahit aux diverses occasions où je fus concerné, telles par exemple :

– Noir 4, quel est le nom de la rivière que l'on vient de franchir ?

– l'Henares,

ou bien

– Noir 4, quel est le terrain à trois heures bas ?

– Madrid Barajas !

Après tout, ce n'est pas si difficile que cela de naviguer en CAG (Circulation Aérienne Générale) à l'étranger !

Un peu moins d'une heure après le décollage, nous arrivons à la verticale de la dernière balise de notre trajet dans la voie aérienne, Hinojosa. Dans un quart d'heure si tout va bien, nous serons posés. Les aiguilles basculent et nous prenons le cap sur Séville San Pablo. Nous préparons sur nos radiocompas balise du terrain. Il nous reste 1000 kg, un peu moins que ce qu'avait donné le calculateur, mais compte tenu de la marge qui avait été prévue, il n'y a pas de raison particulière de s'inquiéter.

Devant, nous apercevons une importante couche nuageuse ; elle n'avait pas été prévue au programme. Si nous restons à cette altitude, nous y avons droit. Mais jusqu'où des descend-elle ?

Le leader demande l'autorisation de descendre au niveau de 130. Madrid contrôle nous donne son accord et nous fait passer sur Séville contrôle. La fréquence est très encombrée. Plusieurs personnes parlent en même temps, tant en anglais qu'en espagnol. Il nous faut attendre assez longtemps pour pouvoir enfin faire le check radio au sein de la patrouille. Bien sûr, comme à tout changement de fréquence, il manque quelqu'un à l'appel et il faut aller le rechercher sur la fréquence précédente.

La balise de San Pablo (260 kHz) est difficile à accrocher. Elle n'a pas la puissance de celles que nous venons d'utiliser. Je ne parviens pas à recevoir l'indicatif et mon aiguille a plus tendance à s'orienter vers l'ouest que droit devant, comme cela devrait être le cas.



Mystère IV A, 8ème EC - 2/8 « Nice », côté SPA 78

Petit lexique à l'usage des non-initiés :

CAG : Circulation Aérienne Générale. Règles de navigation utilisées par les aéronefs civils ou militaires pour rejoindre, sous contrôle, deux aérodomes.

CHECK : vérification, test.

Consommation en régime de croisière : 33 kg/minute.

DEPUTY LEADER : remplaçant du leader.

EMERGENCY : détresse.

GCA : "Ground Control Approach". Atterrissage guidé par radar de précision au sol, lorsque la visibilité sur un terrain ne permet pas un circuit à vue.

MACARONAGE : remise du brevet (macaron) de pilote. MAE-WEST : gilet de sauvetage.

MAYDAY : signal international de détresse qui, dès qu'il est annoncé, impose le silence radio absolu.

OTU : « Operational training unit » (devenu ETO, Escadron de transformation opérationnelle).

Vitesse en régime de croisière à 30 000 pieds : 15 km/sec. - VMC : "Visual Meteo Conditions". Vol à vue.