

Nous avons commencé nos activités de l'année 2017 par une conférence particulièrement originale, à la médiathèque de Pau et portant sur ce qui reste toujours une énigme: la disparition du vol MH 370.

Vous avez été particulièrement nombreux à assister à cette conférence, ce qui est pour nous un encouragement pour l'organisation des événements futurs!

Et puis, nous avons tenu notre assemblée générale annuelle le 21 mars, avec , là aussi, une participation « record », qui démontre l'intérêt que vous portez à votre association.

Enfin, les réservations sont déjà nombreuses pour la sortie organisée fin mai. Hâtez-vous de vous inscrire si vous êtes intéressé, car les places sont limitées!

Nous vous souhaitons une bonne lecture de ce Journal N°41.

Le Bureau



A l'occasion du centenaire de l'entrée en guerre des USA, en 1917, la Patrouille de France réalise une grande tournée aux USA, pendant un mois et demi. Comme vous pouvez le voir sur la carte ci-dessus, ce périple est particulièrement important. Les 10 Alphajet sont accompagnés par un A 400M Atlas...

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

Conférence du 14 février:
« La disparition du vol MH 370 :
Pourquoi faut-il chercher l'épave...ailleurs ! »



Le 8 mars 2017, cela a fait 3 ans que le MH 370 de la compagnie Malaysia Airlines a disparu. Les recherches qui ont englouti plusieurs centaines de millions d'euros, viennent d'être abandonnées faute de résultats. L'appareil, un Boeing 777-200 qui transportait 239 personnes dont une majorité de ressortissants chinois, devait relier Kuala Lumpur (Malaisie) à Pékin.

Dans l'amphithéâtre de la médiathèque André Labarrère de Pau et devant une assistance très fournie, le mardi 14 février 2017, Jean-Marc Garot, Ingénieur Général de l'Aviation civile, ancien directeur du centre d'études de la navigation aérienne, ancien directeur du centre expérimental Eurocontrol et Michel Delarche, Docteur Ingénieur en informatique et mathématiques appliquées, sont venus exposer le résultat de leurs analyses très approfondies sur la disparition du vol MH 370.

Après avoir exposé la partie factuelle de ce vol, ces éminents spécialistes nous ont livré d'autres éléments d'information basés sur leurs indéniables connaissances en matière de navigation aérienne et de géopolitique. Ils ont ensuite expliqué le scénario qu'ils ont construit, suffisamment plausible à leur sens, pour justifier la poursuite des recherches de l'épave... mais ailleurs !

De l'avis des conférenciers, il s'agit d'un détournement raté réalisé par des personnes connaissant le fonctionnement du contrôle du trafic aérien.

Cachés dans la soute électronique avant le décollage, des pirates, dont l'un connaissait très bien les systèmes électroniques de l'avion, ont réalisé la déconnexion de tous les moyens de télécommunications. Après être remontés de la soute vers la cabine, une fois l'équipage et les passagers maîtrisés, ils ont pris le contrôle de l'avion et assuré son pilotage. L'avion a suivi une trajectoire soigneusement programmée pour se diriger vers la partie nord-ouest de l'Australie, soit pour entamer une négociation, soit pour mener une attaque-suicide. Suffisamment compétents pour reprogrammer un plan de vol sur le calculateur de bord, sans être forcément des pilotes confirmés, ces pirates ont pu mal estimer leur consommation de carburant et l'avion s'est abîmé en mer. Selon les intervenants, si le détournement raté n'a jamais été revendiqué c'est afin de pouvoir réutiliser à l'occasion le même mode opératoire.



En conclusion, les trajets envisagés par les auterus se situent plus au nord-ouest que ceux de l'hypothèse retenue pour la campagne de recherche des Australiens.

Très appréciée, cette conférence aura peut-être permis à chacun de se faire sa propre opinion sur cette disparition sujette à d'innombrables hypothèses plus ou moins fantaisistes.

Pour ceux qui voudraient en savoir plus, nos deux conférenciers ont coécrit un livre intitulé « Le détournement du MH370. Pourquoi faut-il chercher l'épave... ailleurs ». (www.librinova.com)



Assemblée générale de PWA Le 21 mars 2017

Nous avons tenu notre assemblée générale le 21 mars dernier, dans les locaux de l'aéroport de Pau-Pyrénées.

Vous étiez encore plus nombreux que les années précédentes à vous être déplacés ou à vous faire représenter. Le Conseil et le Bureau vous en remercient particulièrement. Votre présence est, en effet, une preuve d'attachement à notre association et un encouragement à continuer nos actions.

Notre secrétaire général vous a diffusé le procès verbal de cette assemblée et il ne s'agit donc pas, dans ces lignes, de le reprendre. Par contre, ces quelques photos vous rappelleront un moment de convivialité.



Le ravitaillement en vol en France, de l'origine à nos jours, vu par un officier mécanicien. (Suite 4)

LA TECHNIQUE DU RAVITAILLEMENT EN VOL. ÉVOLUTION ET MAÎTRISE DE LA MAINTENANCE

Pour les non-initiés, je vais traiter sommairement de l'opération ravitaillement en vol proprement dite : matériels et procédure.

Le dispositif de ravitaillement en vol se compose d'une perche télescopique fixée et articulée à l'arrière et en dessous du fuselage : c'est un tube qui véhicule le carburant lors du ravitaillement en vol ; il est en liaison avec les pompes qui se trouvent dans les réservoirs à carburant.

Son extrémité se termine par un tube souple en caoutchouc armé, au bout duquel on trouve une petite nacelle avec empennages et dispositifs aérodynamiques formant un entonnoir fortement structuré mais à parois aérées qui permettent l'écoulement d'air (on l'appelle parfois « le panier »).

La perche au repos mesure 12 m de long, en position travail entre 18 et 20 mètres et elle est alors inclinée à 45° par rapport à l'axe de l'avion. L'opération de ravitaillement est commandée par un « boom operator » qui prend place dans un petit habitacle sous le fuselage arrière.

De Mont-de-Marsan

Le ravitaillement en vol se passe à haute altitude, à vitesse moyenne, souvent à des milliers de km d'ISTRES; il exige rigueur précision et grande expérience du vol.

Le Mirage IV dispose également vers l'avant et parallèlement à son axe, d'une perche de quelques mètres dont l'extrémité ogivale vient se verrouiller (verrouillage très spécial) au fond de l'entonnoir présenté par le C135F. Dès que le verrouillage « souple » est réalisé, le boom



operator met les pompes en route. Elles sont surpuissantes et le transfert se fait en quelques minutes; par exemple il est courant de transférer 4 tonnes de carburant - environ 5 000 litres – en 10 minutes.

La quantité de pétrole demandée étant transférée, le Mirage IV réduit sa vitesse, sa perche se déverrouille de l'entonnoir, le boom operator « rentre sa perche » et la remonte en position repos et chaque avion reprend son autonomie.

Les circuits de carburant à bord du C135F permettent toutes les interconnexions souhaitées et il peut ainsi transférer à la demande, une grosse partie de son chargement.

Et ensuite c'est au cours de ces réunions qu'est apparue la question cruciale : le logement des cadres mariés.

La base était prête à assurer les transports sur Martigues, mais on butait sur des problèmes d'argent.

S'est alors posé pour moi un sérieux dilemme. Pour le bien du service et la réussite de la mission, il fallait que mon GERMaS soit très solide à tous égards : avec un moral « gagnant », la compétence, le dévouement à toute épreuve, l'enthousiasme malgré des conditions de vie et de travail difficiles. Il fallait donc résoudre le plus vite possible le problème des nombreux logements disponibles depuis des mois chez les pétroliers.

Dans la mesure où je pouvais dépanner financièrement l'installation de mes sous-officiers dans ces appartements à Martigues, le problème était résolu. Mais pour ce faire, j'ai été conduit à transgresser des règles bien connues. J'ai bien pesé les deux alternatives et au risque de compromettre la suite de ma carrière, j'ai opté pour « la mission coûte que coûte », en mettant à la disposition de mon personnel les moyens financiers leur permettant de louer ces logements. La procédure n'était pas réglementaire mais c'était la seule efficace et l'organisation de cette solidarité a retenu toute mon attention.

Je n'ai pas la date précise, mais je pense que la France a commencé à assurer l'alerte opérationnelle atomique pour ce qui concerne la partie « aérienne » dès la fin de 1964. (1)



Salle d'alerte des équipages à Mont de Marsan

Les derniers essais de la bombe nucléaire s'étant terminés en Polynésie en 1966, la bombe H est arrivée en formation quelques années plus tard.

Au cours de l'année 1966, notre effort a porté sur trois réalisations:

- l'aire et les docks de lavage avion,
- le banc d'essais réacteurs
- l'aire de compensation des compas.

(1) Le 1/91 « Gascogne » a été le premier à prendre l'alerte opérationnelle 24/24h à Mont de Marsan, le 8 octobre 1964 avec ses Mirage IVA armés de la bombe AN21.

Ainsi que je l'ai noté précédemment, au retour de ses vols l'avion revenait chargé d'électricité statique.

En dehors du danger d'incendie important, il est apparu que ces courants baladeurs provoquaient une corrosion électrolytique sur les revêtements et pour conserver le meilleur état de surface, il a été décidé de laver systématiquement les avions, ce qui éliminait également les traces de radioactivité.

Vu les dimensions de ceux-ci, c'était donc une Parallèlement, l'évolution de la maintenance vers une simplification et un gain de temps était notre souci permanent. Toutes les pannes étaient soigneusement analysées afin d'en tirer le maximum d'enseignements.

il en était de même pour les opérations programmées.

Ce travail de fourmi a porté ses fruits puisque avant la fin de l'année, la première formule des VP 100-300-600H a évolué vers la « VP Bloc » à 200H où l'avion était seulement bloqué 3 jours, avec visite intermédiaire pour les réacteurs. Un effort particulier a été fait sur la maintenance de ceux-ci avec la mise en service du banc d'essais.

Pour être totalement objectif dans mes souvenirs marquants, j'évoquerai le voyage au Pacifique (Hao-Papeete) en accompagnement d'inspection avec le nouveau commandant des FAS, le général MITTERAND, en avril 1966.

La découverte de ce paradis sur le plan touristique nous a comblés à tous égards - paysages, fonds marins, la gentillesse des populations, ... la beauté des Vahinés; l'accueil, les réceptions, etc... mais je retiens aussi pour ma part une vraie frayeur.

Mission terminée nous préparons le départ. Première étape Hao - Pointe-A-Pitre (Guadeloupe) direct soit environ 11 à 12 heures de vol. Décollage pleins complets en milieu d'après-midi, il fait très chaud. Et l'avion roule et roule encore... et le roulage n'en finit pas; l'avion ne veut pas s'élever... il faut dire qu'avec cette chaleur ce sont les pires conditions et je connais bien les performances de l'appareil...

A l'extrémité de la piste, les légionnaires ont disposé de gros blocs de rochers pour briser l'action de la mer.

J'ai bien cru que nous allions nous écraser sur eux!

après c'était l'océan... J'ai eu la peur de ma vie dans ce coin paradisiaque.





Hao. Au premier plan, devant le hangar, un C 135F. A l'horizon, la piste de Hao.



Au fil des mois, mes mécaniciens étaient de plus en plus à l'aise sur le plan technique et maintenant familiarisé avec l'anglais. De ce fait, les « temps libres » sont devenus plus nombreux et il a fallu « les meubler », mais les choses se sont enchaînées tout naturellement; vu leur jeune âge, les sports ont vite été à l'honneur dans le meilleur esprit sportif.

Et peu à peu est né l'esprit GERMaS tout à fait particulier et parfois mal interprété pour un témoin non initié. Pas d'avion à dépanner: «mes gars» insouciantes comme des gosses couraient

après le ballon avec un enthousiasme sans pareil, l'ambiance était joyeuse, décontractée au possible.

Un avion arrivait et devait être traité; en quelques minutes les mêmes « petits diables » se métamorphosaient en mécaniciens attentifs, sérieux, prêts à consacrer le reste de la journée et de la nuit si besoin pour mener à bien leur intervention. On sentait de leur part le même enthousiasme qu'ils avaient montré sur le terrain de sports.

C'était saisissant. De plus ils faisaient preuve de la plus grande adhésion morale.

Combien de fois - des centaines - j'ai eu besoin d'un spécialiste qui arrivait à peine chez lui! Une voiture l'attendait pour revenir « dare - dare » au GERMaS.

C'était loin d'être évident au départ et même les épouses et les enfants ont du s'habituer à ce genre de situation, mais finalement toutes et tous ont adhéré car le système de compensation était bien au point, et la récompense était à la hauteur de l'effort demandé.

Les pertes de temps liées à la « récupération » de certains spécialistes hors des horaires normaux ont été fortement diminuées avec la réalisation d'une cité de l'Air à proximité de la base d'ISTRES, qui a été une bonne chose pour le commandement mais aussi pour les intéressés car les appartements étaient très confortables et à meilleur prix.

.../... A suivre....



C135 F. Collection B. Vivier



Le Dépannage...



Le Bar...

Scènes de la vie quotidienne...