

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 pour remplir les nombreux comptes rendus...



Quatre jours après un camion piégé fait s'effondrer l'immeuble Drakkar dans lequel se sont implantés des para français. Il y a 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 Mitterrand 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 abattre à Dien Bien Phu. La seule tenue à bord est la tenue Kaki. Certains n'ont 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.

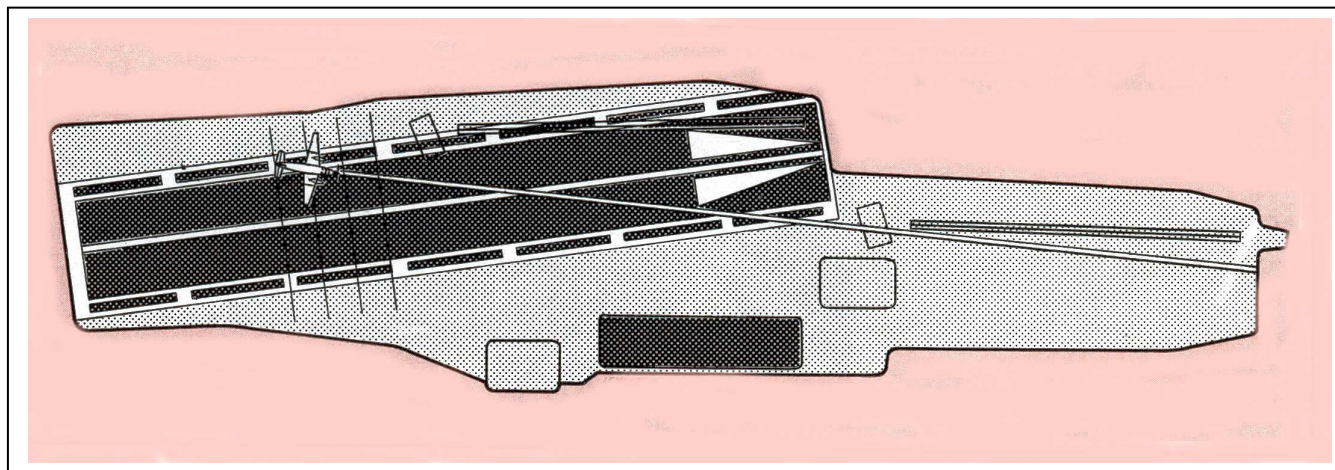
Avec 1400 litres on pourra faire deux heures sur zone. Ça passe donc on fait.

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 temp 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.

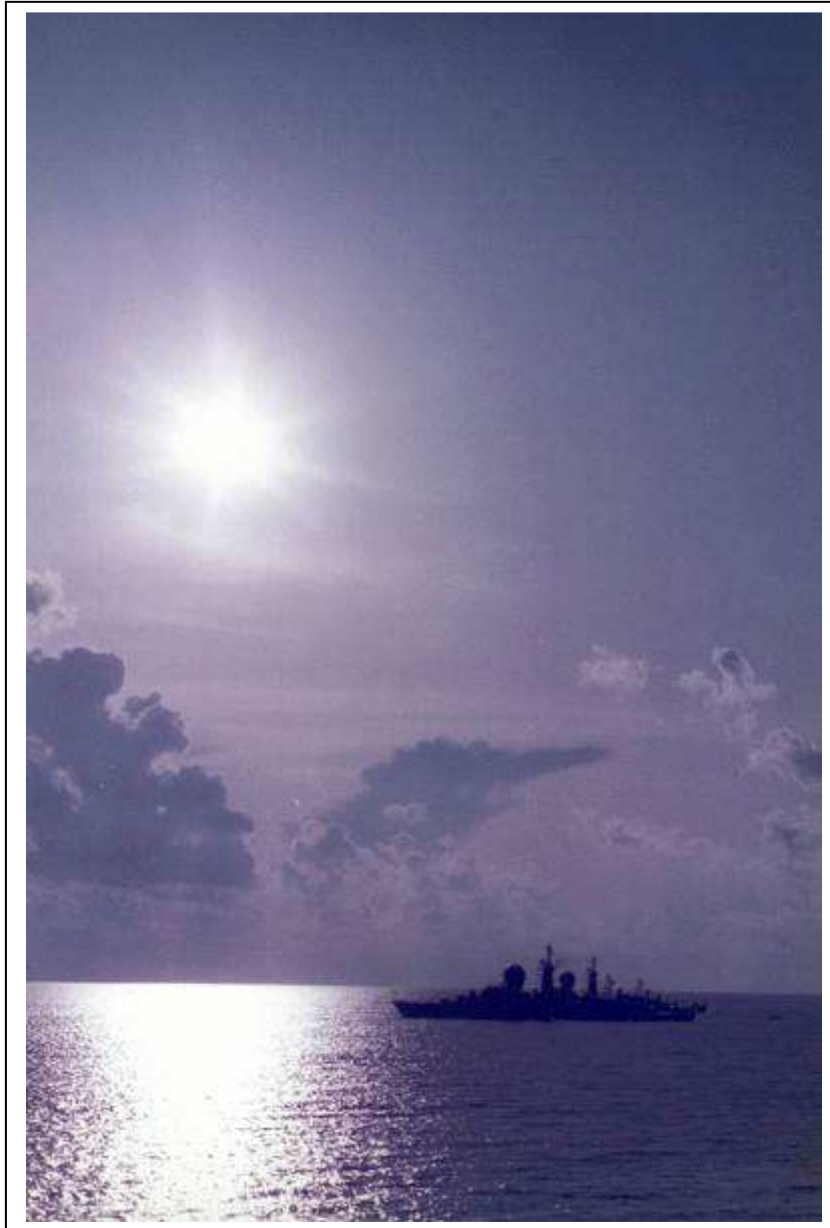
Après une heure de vol le contrôleur nous signale que notre IFF fonctionne mal mais que nous continuons la mission. Peu de temps après le radariste nous signale qu'il ya quelque chose de bizarre sur son écran radar : » J'ai sur le scope un truc étrange, comme s'il y avait un écho tout près de nous ». 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.

En y regardant de plus près on remarquera que ce talentueux pilote US est resté plus de deux heures trente tous feux éteints en formation serrée avec nous.

Chapeau Uncle Sam.

Epilogue : nos avions sont restés à bord. Nous partons à Lann Bihou 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