

# 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 du décoller en utilisant les paramètres d'origine .Des essais ont été refait 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 paré et briefés". B moins 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 boites et appareils photos nous empruntons l'escalier vers le pont. Sur le trajet, si les toilettes ne sont pas "consignées" nous faisons nos action vitales. Pas questions 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 feux ventral

Salades de feux assurés car l'accès aux feux est dans le noir .Mais c'est le pilote qui en à 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."

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 apponté. Cela s'appelle une qualification appontage.

