

ravant, et celui qui fut utilisé est particulièrement remarquable puisqu'il s'agit d'une plage! À vrai dire, on ne peut pas tout à fait parler de terrain non homologué auparavant puisque Pembrey Sands (Pays de Galles) est utilisée par les *CI30* de la RAF. L'équipe du CPA10 présente avec nous devait toutefois homologuer une piste qui n'est jamais la même après chaque marée! Le dossier de reconnaissance de terrain de poser d'assaut de Pembrey Sands comporte une annexe originale : le tableau des marées! Nous connaissons donc l'heure de la marée basse ce jour-là et à peu près deux heures avant, nous déposons l'équipe du CPA10 sur l'aérodrome de Pembrey afin qu'ils regagnent la plage et commencent les mesures de résistance du sol. Nous attendions avec impatience leur verdict

car même si le *Transall* a des capacités exceptionnelles d'atterrissage sur terrain mou, le mélange de sable et d'eau du jour aurait pu se révéler insuffisamment résistant. Nous avions bon espoir car : « si le *CI30* s'y pose, pourquoi pas nous? ».

En effet, l'ICE^s mesuré par le CPA10 fut suffisant pour que nous puissions nous poser sur Pembrey Sands. L'équipage était pris d'une immense joie qui était d'ailleurs partagée par Andrew, notre homologue américain qui avait activement participé à l'obtention des autorisations auprès de la RAF pour cet atterrissage. Le 67th SOS, ni aucun autre escadron américain, ne se pose, pour l'instant, sur Pembrey Sands compte tenu des risques de perte d'un avion : un incident technique qui bloquerait un avion

au sol, le condamnerait à se faire recouvrir par l'eau à la marée montante...

Notre échange s'est terminé le vendredi après un barbecue dont les Américains ont le secret. Lors de la semaine, nos escadrons se sont donc rapprochés à la fois sur les plans techniques, culturels et traditionnels. Cette collaboration fut pour moi très enrichissante et j'ai hâte d'accueillir nos camarades américains pour de nouveaux vols en France cet été. ■

- 1- Commando Parachutiste Air
- 2- Special Operations Squadron
- 3- Division des opérations spéciales
- 4- Jumelles de vision nocturne
- 5- Indice de cône équivalent, mesure la résistance d'une piste d'atterrissage pour un *Transall* ou un *Hercules*.

Mission à Norvenich

Denis Turina (62 – Martin)

En 1969, je suis désigné comme arbitre au sol à un concours de tir aérien organisé par AIRCENT à Norvenich (RFA). Bien qu'ils ne fassent plus partie de l'OTAN, les Français et leurs *F-100* y sont invités et, pendant une bonne semaine, nous vivons une expérience unique avec la fine fleur des chasseurs-bombardiers alliés.

C'est à cette occasion que j'ai pu effectuer un vol sur *F-104* biplace de la Luftwaffe. Cet avion, qui a tué une bonne centaine de ses pilotes, avait une réputation de cerceau volant. Avec un arbitre allemand en place avant, nous avons contrôlé la navigation d'un candidat et, sur le chemin du retour vers la base, j'ai pu prendre les commandes. Ce qui m'a d'abord surpris, c'est la réactivité et la puissance du moteur. L'aiguille du badin paraissait liée à la manette des gaz par une tige métallique, à peine élastique. Puis j'ai demandé à manœuvrer l'avion. Nous sommes montés vers 2000 pieds et, à 400 kt, j'ai essayé de serrer un peu un virage. Vers 4 G, grosses vibrations dans le manche et hurlement du pilote place avant qui se précipite sur les commandes. Pour évoluer, même à grande vitesse, il faut mettre les volets de combat... Grâce aux bords d'attaque basculants, aux volets et à l'aile soufflée, la finale est classique. Même de la place arrière, la visibilité est excellente.

Un soir, au bar, un *senior pilote* des *F-100* de l'équipe de l'USAF interpelle le lieutenant français Jean-Joseph Brie :

— Tu me parais bien jeune pour concourir. Quel âge as-tu? Combien d'heures de vol?

— J'ai 27 ans et 700 heures de vol.

— Je ne te demande pas combien tu as d'heures de vol sur *F-100*, mais ton nombre d'heures de vol total.

— J'ai 700 heures de vol au total dont 350 sur *F-100*.

Sans un mot, *Senior* pose sa bière, fait demi-tour et quitte le bar. Quelques instants plus tard, il revient.

— Les Français, vous m'emm... Pour ce concours, on m'a fait revenir du Vietnam parce que j'ai 3500 heures sur *F-100*, et je me retrouve à jouer avec des gamins.

L'équipe française, invitée seulement et hors concours a, je crois, obtenu les seconds meilleurs résultats. C'est un sergent-chef de 26 ans qui, à titre individuel et au grand dam des étrangers, a remporté le concours "roquettes".

Plus impressionnante et très émouvante, la cérémonie de clôture a été pour moi un moment

fort de ma vie de pilote. Dans une complicité rayonnante, deux hommes de taille à peine moyenne, deux généraux bardés de décorations, deux survivants portant sur leur corps les stigmates de la Seconde Guerre mondiale, deux monuments passaient en revue les troupes au son des différents hymnes nationaux : Sir Augustus Walker, en uniforme anglais, et Johannes Steinhoff, en uniforme allemand, l'air aux anges, souriaient à chaque délégation.

Dans les rangs, le silence était quasi religieux : commandant de bord d'un *Stirling*, Sir Augustus Walker avait dû crasher son avion touché, au retour d'une mission de bombardement.

Il lui manquait un bras, sacrifié pour sauver un membre de son équipage pris dans les flammes. Johannes Steinhoff avait le visage torturé des grands brûlés. Ses traits avaient fondu dans l'embrasement du *Messerschmitt 262* qu'il pilotait. ■



Photos DR

Les généraux Augustus Walker et Johannes Steinhoff, deux survivants de la 2^e Guerre Mondiale bardés de décorations.