

Le cinquantième anniversaire du Loire

(1^{ère} partie)

Louis Simon (55 – Gouachon-Noireaut)



Insigne de l'escadron 00/085 Loire.

L'auteur nous fait revivre la courte histoire de l'escadron de marche Loire "EM 00/085 Loire" créé le 1^{er} juillet 1965. Il est l'héritier des traditions de l'escadrille C 46¹ dont il reçoit le fanion.

Très tôt l'escadrille a été l'unité des aviateurs, l'escadron apparaîtra plus tard. Mais un "escadron de marche"... impossible d'en trouver un autre dans l'Armée de l'air ! Je pense simplement que l'escadron de marche Loire a été ainsi baptisé pour signifier que cette unité créée à Mont-de-Marsan, avait comme destination d'autres cieux et qu'elle aurait une subordination assez particulière. Mais cela ne traduit pas la spécificité de la mission et ne reflète pas l'ambiance qui prévalut tout au long de la montée en puissance et même de la vie de cet escadron. Revenons à sa création.

Tout est lié, déjà, au général De Gaulle qui, le 18 octobre 1945, avait créé le Commissariat à l'énergie atomique (CEA). Les centrales et la bombe nucléaire, symbole de puissance et d'indépendance politique, étaient en germe dans cette création. Cela nous amène très vite à Gerboise Bleue, premier tir nucléaire français réalisé en 1960, en pleine guerre d'Algérie, à Reggane au Sahara, De Gaulle revenu "aux affaires" en janvier 1959 applaudit des deux mains ; il venait de lancer le "crash programme" du Mirage IV, bombardier nucléaire qui sera le vecteur de la bombe. Apparaissent, dès maintenant, l'importance des décisions politiques et l'urgence d'obtenir des résultats.

Prélèvements

À l'époque, pour apprécier la puissance de la bombe, les ingénieurs du CEA avaient besoin de faire faire des prélèvements dans le nuage radioactif, tout d'abord dans le "champignon" lui-même, quelques minutes après l'explosion à l'heure H, puis, ultérieurement, dans le nuage qui s'effiloche. À Reggane cette mission première sera confiée à un Mistral, téléguidé² ; des Vautour au circuit de pressurisation modifié seront également utilisés pour les prélèvements ultérieurs.

Par les accords d'Évian, la France s'engage à quitter le Sahara en 1967 ; mais les décisionnaires savent déjà que la maîtrise de la fusion, synonyme de fortes puissances nécessitera de nombreux essais réels. D'où l'obligation de trouver un nouveau site. Le Pacifique est très tôt pressenti, avec ses atolls peu habités, bien situés "au vent" d'immenses étendues maritimes. Et le ministre des Armées créera, sous sa coupe, la DirCEN (Direction des centres d'expérimentations nucléaires) qui coiffera le CEP (Centre expérimentations du Pacifique). La DirCEN elle-même engendrera et activera le GOEN (Groupement opérationnel

des expérimentations nucléaires) pour être présente au Pacifique pendant les tirs.

Quels moyens pour quelle mission ?

Mais comment prélèvera-t-on ? Alors qu'à Reggane les moyens aériens provenaient de différentes unités, l'isolement du Pacifique demandait une autre organisation, plus structurée. La réponse sera l'escadron de marche Loire. C'est-à-dire : un chef, une mission, des moyens, mais bien des étapes restent encore à franchir avant d'avoir un escadron opérationnel au Pacifique.

Faire des prélèvements nécessite un avion à réaction. Le Vautour sera le vecteur choisi avec deux de ses versions (B et N)³. De nombreux qualificatifs le caractérisent :

- biréacteur : la sécurité est grande pour les longs survols maritimes ;
- biplace : le partage des nombreuses tâches est fait entre pilote et navigateur ;
- polyvalent : grâce à ses deux emplacements pour les soutes et ses quatre points d'accrochage sous les ailes.

La mission de l'escadron se découpe en plusieurs sous ensembles. L'explosion à l'heure H est la référence. À H-2 heures : mission météo (largages de dipôles⁴ à la verticale du futur point zéro) ; puis les tirs d'engins à H + 6 minutes pour les prélèvements de poussières ; à H + 7 minutes : prélèvements gazeux ; vers H + 1 heure (selon la puissance mesurée) encore des prélèvements de poussières moins "chaudes" et suivi du nuage.

Les prélèvements seront faits par des missiles Matra 536 pour les poussières et Matra 637 pour les gaz. Ce dernier, qui nécessite la liquéfaction des gaz prélevés sera délicat à mettre au point, il fallait jusqu'aux toutes dernières minutes avant le décollage des Vautour "tireurs" compléter les pleins des missiles ; l'azote liquide (-196°) était d'abord utilisé puis le néon (-210°).

Pour remplir cette mission il faudra huit avions : six Vautour 2N et deux Vautour 2B. Mais le convoyage par air étant impossible (autonomie trop faible), le convoyage par porte-avion ne pouvant être envisagé (l'envergure des Vautour est de 15 m), il faudra démonter les avions et les transporter par voie maritime.

Dès juillet 1964 un texte officiel prévoit qu'un renfort de matériel et





Vautour 2N et missiles Matra 638 destinés à être tirés dans le nuage radioactif.

de personnel sera fourni par le CEAM (Centre d'expériences aériennes militaires) au CEP. En début d'année 1965 il y eut deux affectations anticipées à Mont-de-Marsan : celle du patron désigné du Loire, le commandant Faivre (51 – Jeandet) et celle de son officier mécanicien le capitaine Massot (55 – Gouachon-Noireaut). Puis le 31 mars 1965 l'escadron 1/30 Loire de Creil est dissous.

Le travail amont de la mécanique

Les avions doivent donc être démontés en usine à Saint Nazaire ; traquons, il faut en faire cinq gros morceaux : le fuselage, les deux ailes et les deux réacteurs. Il y a 50 ans, la maintenance comportait quatre "échelons". Et c'est là que commence la véritable épopée des mécanos de l'escadron Loire : il faudra, au sein de la même unité que la "mécanique" maîtrise les trois premiers niveaux et soit opérationnelle pour le remontage des ailes à Hao (ultérieurement des démontages d'aile seront même faits aussi au Pacifique.) Le deuxième aspect sera l'obligation d'avoir les jours J une disponibilité supérieure à 100 % : un avion pour la mission MTO, six avions "tireurs" pour les prélèvements à H+6 et H+7 et deux avions pour la poursuite du nuage. Cela signifie que l'avion MTO devra être remis en œuvre (voire dépanné) pour assurer la mission de suivi de nuage.

Tout est clair : on dit adieu à la "chasse" adieu au "bombardement" et avec la mission nucléaire, on regarde vers la Polynésie (à l'époque pour faire moins "Club Med", on parlait du "Pacifique" ; cela faisait apparaître l'immensité de l'océan, atténuait l'impression d'omniprésence des cocotiers, des vahinés, du punch tahitien, de la Croix du Sud, mais les différences fondamentales avec la métropole, 10 heures de décalage horaire et le positionnement aux antipodes à 20 000 km ne pouvaient pas être effacés. Il fallait en tirer les conséquences. Et comme il y a 50 ans les moyens de communication n'étaient pas du tout les mêmes qu'aujourd'hui (pratiquement pas de téléphone et des liaisons radio douteuses) chacun était amené, tant à titre personnel qu'en tant que responsable à en être conscient et finalement à compter beaucoup sur lui-même et sur la valeur collective de l'unité. De plus, la durée d'acheminement des rechanges serait un immense handicap pour la disponibilité, il faut donc prévoir une grande quantité d'ensembles et de sous-ensemble pour pallier toutes les éventualités. Et là, l'importance politique de la mission réapparaît, l'ombre du Général se profile... en permanence ! Les conséquences furent donc une estimation sécuritaire du nombre de pièces de rechange à emporter. Cette attitude fut très vite reprochée au Loire, car les unités Vautour de métropole se trouvèrent quelque peu démunies.

À Mont-de-Marsan, les mécanos analysèrent donc la fiabilité de toutes les parties du Vautour, firent des listes de matériel et commandèrent toutes les pièces de rechange nécessaires. Et quand vint le temps, ils mirent tout en caisse. J'ai retrouvé dans le livre d'or du Loire les poids et volumes du matériel des caisses qui quittèrent Mont-de-Marsan (200

tonnes et 974 m³) ! Certes nous y avons glissé qui un vélo, qui un Solex... de façon à faciliter nos déplacements futurs sur l'atoll !

Mais peaufinons un peu plus la mission : les premiers décollage auront lieu de nuit, ce qui laissera une longue période de jour pour la récupération des têtes des engins de prélèvement. Pour protéger nos yeux, nous tournerons le dos au point zéro à l'heure H et bien sûr nous aurons positionné les rideaux anti-flash, cela nous permettra de faire environ une minute de patrouille "serrée lâche", "sous capote".

Traçons la mission : mais là, oh stupeur, oh horreur, il n'existe pas de cartes aéronautiques à la bonne échelle. Alors l'escadron sur sa caisse⁵ acheta des cartes auprès du SHOM⁶, puis en fit des reproductions (strictement interdites par tous les SHOM de la Terre). Depuis La Pérouse (1785) il n'y avait eu qu'un ou deux relevés topographiques et les mises à jour n'avaient pas été fréquentes. Mais nous savions que nous n'étions pas là pour faire du bombardement tactique.

Alors, maintenant que la mission est tracée nous ferons, encore depuis Mont-de-Marsan, des entraînements au-dessus de la terre et surtout en Méditerranée avec les marins du Forbin qui seront nos contrôleurs aériens. Grâce à ses radars cet escorteur d'escadre nous confirmera la précision de notre navigation aller et notre approche du nuage ; autrement dit, que le tracé fait à partir des moyens du bord, sur nos fameuses cartes, était correct. Et nous continuerons la mise au point des missiles de prélèvements en particulier, au large de Toulon, dans le champ de tir des îles du Levant.

Le dernier des huit avions du Loire quitta Mont-de-Marsan à la mi-novembre 1965. Arrivé à Saint Nazaire, il y subit le même sort que les autres : un démontage et un emmaillotage pour le protéger au maximum de la corrosion due à l'atmosphère marine dans laquelle il sera confiné pendant les trois semaines de convoyage. Nos huit Vautour seront alignés, comme des sardines, dans le radier de l'Ouragan.

Et pendant six mois les pilotes ne voleront pas sur leur avion d'armes, fort heureusement le principe des "45 jours" n'était pas encore porté au pinacle. Mais nos carnets de vol seront fort peu remplis au cours de cette période.

On échelonna le départ du personnel avec, pour tous les PN, l'obligation de repasser une visite médicale pour avoir une aptitude la plus longue possible. Fait très rare dans une unité opérationnelle, l'escadron "ferma" pendant huit jours entre Noël et le jour de l'an. C'est sans doute le moment de rappeler que s'il y avait environ 50 % du personnel qui avait été recruté auprès du CEAM, de très nombreux PN venaient des unités Vautour réparties dans l'hexagone (Reims, Orange, Bordeaux). Comme l'unité quitterait le Sud-Ouest très rapidement et que la durée maximum de la mission était fixée à un an, certaines familles n'avaient pas fait le déménagement à Mont-de-Marsan.

Pour les départs, il y eut les veinards qui passèrent par l'Ouest (voyage de 24 heures avec 1 ou 2 escales) et ceux qui mirent 48 heures avec 6 ou 7 escales en passant par l'Est. De plus, un tout petit nombre de mécaniciens partirent sur l'Ouragan, les Vautour n'étant pas un fret usuel il fallait que des mécanos avion puissent intervenir en cas de difficulté à bord. ■ (à suivre dans le prochain numéro)

1- C 46 : la C 46 avait été créée sur Caudron (comme le C l'indique) en mars 1915. Elle fut notamment équipée de Caudron G III, de Dewoitine 520 (en 1940) et de Météor NF 11 avant le Vautour. L'héraldique nous décrit ainsi notre insigne : « un trident d'argent de pointe en chef sur champ d'azur d'un écu triangulé et couché ».

2- Mistral téléguidé : mission tout à fait dans l'esprit de ce qu'évoque notre camarade Foussard, dans le courrier des lecteurs du *Piège* N° 219.

3- Le Vautour eut une version monoplace (V2A).

4- Équivalent français des "Chaffs", paillettes d'aluminium larguées à haute altitude ; elles sont "radarisables" et permettent sur un écran radar de suivre le déplacement d'une masse d'air.

5- Bien sûr, nos camarades commissaires avaient interdits l'existence d'une "caisse escadron", mais heureusement la réalité était encore autre !

6- Service hydrographique de la marine : service responsable des "relevés" et de l'édition des cartes marines.

Le cinquantième anniversaire du Loire (Suite et fin)

Louis Simon (55 – Gouachon-Noireaut)

Dans le dernier numéro, l'auteur nous présentait la création de l'escadron de marche EM 00/085 Loire, seule unité de ce type dans l'Armée de l'air. Il nous en expose ici l'activité et le bilan opérationnel.

L'Ouragan, avec ses Vautour démontés, quitte Saint-Nazaire le 23 mars 1966. Pendant que nos avions naviguent sur la mer jolie, nous pouvons évoquer d'autres aspects, plus administratifs, plus humains et plus sécuritaires.

La spécificité de la mission implique un rattachement hiérarchique particulier. L'escadron formé à Mont-de-Marsan est mis pour emploi auprès du GOEN : émanation opérationnelle de la DirCEN directement rattachée au ministre des Armées. Nous serons notés par Mont-de-Marsan, soldés par Paris et gérés par Papeete... parfois il faudra s'armer de patience. Les différences de longitude ne facilitent pas toujours les choses !

Tout le personnel de l'escadron était volontaire, on signait pour un an sans retour et sans permissions en métropole, la solde, une fois en Polynésie était au taux outre-mer. Il y eut une prime de départ (remboursable en cas de retour anticipé) et un congé de fin de séjour outre-mer. Chacun se devait de prendre en compte toutes ces réalités. Il faudrait lutter contre le spleen et donc songer à toutes les distractions possibles, les personnelles : lecture, courrier, méditation... mais aussi à toutes les activités de plein air, celles de l'escadron et celles attendues de la base de Hao. Cela ira des karts achetés avec notre fameuse caisse, aux dériveurs (semblables aux "420") fabriqués par Matra et donc sponsorisés et arrivés en même temps que les engins de prélèvement. Et plus traditionnellement, les cartes et les boules, la pêche à la ligne, la plongée sous-marine (la planche à voile n'existait pas !) et le cinéma sous un grand *fare niau* où, si j'ai bonne mémoire, il y avait un film nouveau chaque soir.

Mais il nous faut parler des deux spécificités de la mission : environnement marin et environnement nucléaire ; autrement dit : sécurité des vols et sécurité nucléaire.

La superficie de Hao, avec son lagon, est voisine de celle du lac de Genève mais la largeur moyenne de l'atoll lui-même n'est que de 100 m. L'environnement maritime était donc omniprésent, nous étions "embarqués". C'était d'ailleurs le terme que les commissaires de la Marine employaient pour désigner le "régime administratif" qu'ils appliquaient à tout le Pacifique. Affecté au "Pacifique", vous étiez pris en compte



Débarquement de l'un des huit Vautour du radier de l'Ouragan.

pour l'hébergement et la nourriture par votre lieu d'affectation ; cela donnait une grande souplesse pour les missions et pour les détentes ; et bien sûr, les déplacements ne se faisaient que par des avions de l'Armée de l'air (Breguet deux ponts et DC-4)

Sécurité des vols

En cas d'éjection, les PN devaient pouvoir compter sur leur dinghy, savoir le gonfler juste avant de toucher l'eau, savoir y monter et, surtout, connaître la composition et le maniement de la chaîne SAR², ce gros colis que les Neptune³ nous auraient largué. Et je ne parle pas de la fluorescéine capable de faciliter le repérage de notre position, ni de la poudre antirequin (était-ce la même ?), ni des fusées ! Immérgés dans l'eau du lagon avec nos combinaisons de vol, nous avons été à nouveau hélitreuillés. Comme à Cazaux quelques mois auparavant, cela permit aux équipages hélico locaux et aux équipages naufragés potentiels de parfaire leur entraînement. À Mont-de-Marsan certains PN avaient même préféré reprendre quelques cours de natation avant de sauter à l'eau en combinaison de vol même avec leur *Mae West*. Nous n'avions pas encore, à ce moment-là, nos combinaisons de vol fluorescentes avec le célèbre trident de la C 46 plaqué dans le dos. Au retour des missions de "pénétration", avant de sortir de l'avion avec nos surbottes en toile, nous nous équipions d'une cagoule et d'un masque à gaz spécial.

Tout ceci nous amène très naturellement à la sécurité nucléaire.

Sécurité nucléaire

Le caractère spécifique de nos missions était bien établi, mais beaucoup d'entre nous ne connaissaient ni l'alpha ni l'oméga du nucléaire et nous allions vivre pendant des mois au milieu de rayonnements aux noms grecs. On nous fit des cours, des briefings sur le flash, l'onde de choc, sur l'irradiation, sur les dangers de l'ingestion de particules ; nous savions tout sur les rem, les sievert et leurs sous-multiples, sur le débit de dose, sur le témoin qu'était le dosimètre que les PN emportaient en vol et que les mécanos portaient lors des interventions sur avions contaminés et nous savions que l'IEM⁴ n'aurait pas d'effet sur nos missions.

Protection en vol

Puisque nous allions, en vol, approcher des zones "chaudes", voire y pénétrer, il était indispensable que nos avions nous protègent. Évidemment l'irradiation serait impossible à éviter pour certaines missions, mais une dose maximum était fixée. Surtout, il ne fallait absolument pas que nous puissions ingérer des particules radioactives. Les précautions avaient été décidées dès la conception de la mission. On monta des filtres pour les avions qui approcheraient du nuage et une pressurisation autonome par bouteilles d'air comprimé pour les autres.

Restait que les avions qui pénétraient dans le nuage se chargeaient de





Un des Vautour du Loire avec ses missiles de prélèvement Matra.



Les Vautour de l'escadron bien alignés.

Photos DR

particules au contact de l'air ambiant. Les bords d'attaque des ailes, les entrées d'air des réacteurs et les réacteurs eux-mêmes étaient les points les plus "sales". À l'intérieur de l'avion, nous étions donc protégés des particules extérieures et le navigateur, sur ses instruments, pouvait mesurer l'intensité instantanée du rayonnement et la dose reçue. Au retour des vols dans le nuage, les avions étaient parqués en zone "chaude". Les PN en descendaient précautionneusement sans toucher le fuselage qui avait accumulé des poussières, puis passaient à la douche, surveillés par un légionnaire qui s'assurait que nos corps nus n'étaient pas porteurs de poussière radioactive.

Les filtres de nos tuyères de prélèvement étaient récupérés avec de multiples précautions et chargés dans des conteneurs en plomb, destination la métropole pour analyse. Il en était de même, après leur récupération, pour les têtes des missiles tirés à H+6 et H+7 minutes. Personne ne touchait plus aux avions pendant 48 heures afin que la décroissance naturelle de la radioactivité permette aux équipes de laver l'avion en ne recevant qu'une dose "admissible". Ce lavage diminuait les risques de contamination ultérieure par poussières. Bien sûr, l'avion continuait à rayonner et le temps de travail était limité. Le contrôle des dosimètres était un élément important de la sécurité.

Toute la sécurité nucléaire était sous la coupe du SMSR et du SMCB⁵. Ces services étaient directement rattachés à la DirCEN donc au ministre des Armées. Le Loire eut son équipe spécialisée avec à sa tête un officier

chargé de la prévention et des contrôles. Ayant participé aux campagnes de 1966 et de 1967 comme commandant en second puis comme commandant de l'EM 00/085 Loire, je peux affirmer que le personnel du Loire a été très bien suivi sur place, que les contrôles ont été effectués avec conscience et que, jusqu'à aujourd'hui (soit 50 ans après les faits), je ne connais pas de suite médicale pour les PN et les mécanos qui ont travaillé sur les Vautour à Hao, pendant ces deux années.

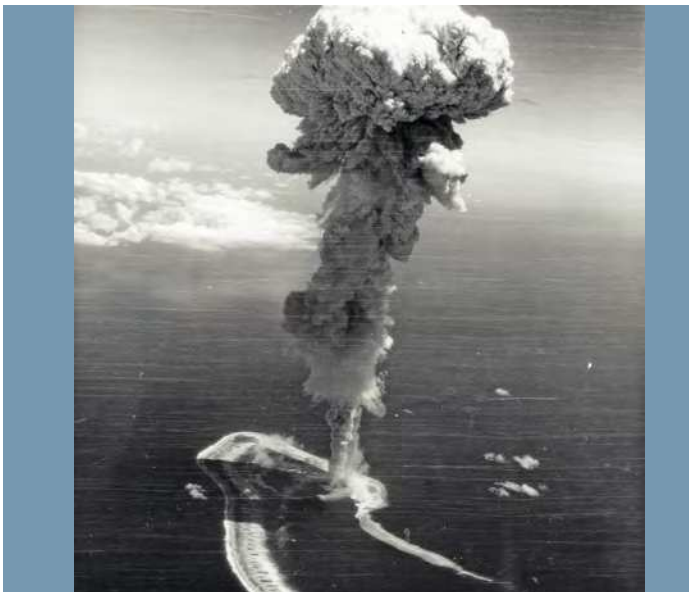
Arrivée des avions et remontage

L'importance de cette particularité nucléaire de la mission m'a entraîné un peu loin. Il nous faut revenir sur les aspects un peu plus terre à terre.

Les arrivées du personnel et du matériel en Polynésie s'échelonnèrent de la mi-février à la mi-avril. La base de Hao était encore en pleine montée en puissance. Certes la piste de 3 400 m construite par le génie de l'air avait été inaugurée seulement six mois plus tôt et la centrale de désalinisation de l'eau de mer qui était aussi une centrale électrique fonctionnait avec efficacité⁶. Mais l'arrivée d'une unité de l'Armée de l'air (150 personnes) sur la base de Hao qui, deux mois plus tard comptera jusqu'à 3 000 personnes, ne fut pas simple. Il fallut même, aux dépens de la cohésion de l'unité, échelonner les arrivées sur l'atoll: tant que les avions ne seraient pas arrivés, des PN resteraient à Papeete.

Quand le ministre des Armées, Pierre Mesmer, vint à Hao, le commandant Marc Faivre (51-Jeandet) et le capitaine Pierre Massot (55-Gouachon-Noireaut) lui firent le point sur la mise en place de l'escadron. Déjà, les mécaniciens s'activaient pour aménager les hangars. Les derniers PN arrivèrent au Pacifique à la mi-avril après avoir fini au Sahara l'expérimentation de nos missiles de prélèvement tirés depuis un avion "hors unité".

L'Ouragan franchit la passe Kaki le 23 mars 1966. Sur le quai de Hao l'accueil fut enthousiaste. En particulier tout le groupe de danse d'Otepa (le village polynésien de Hao) était présent. Il y eut de mémorables exhibitions de tamouré. Il me semble me souvenir que les douaniers



Tir Sirius du 4 octobre 1966, vu d'un Vautour.

- 1- Construction tahitienne très aérée recouverte de palmes tressées.
- 2- Search And Rescue : recherche et sauvetage en mer.
- 3- P2V6 ou P2V7, appareils à grande autonomie de l'Aéronavale basés à Hao, chargés, entre autres missions, de la SAR.
- 4- Impulsion électromagnétique : émission d'ondes électromagnétiques de très forte amplitude émises par une explosion nucléaire pouvant détruire des appareils électriques et brouiller les télécommunications.
- 5- SMSR et SMCB : services mixtes (c'est-à-dire avec des civils et des militaires) chargés de la sécurité radiologique (prévision, contrôle, intervention) et de la sûreté biologique (surveillance de la faune et de la flore).
- 6- L'énergie indispensable à la production d'électricité et d'eau douce par désalinisation était fournie par un réacteur (de T-33 semble-t-il) qui tournait en permanence.



Le cinquantième anniversaire du Loire

► présents à Hao, voulurent interdire le débarquement des Vautour tant que les droits de douane⁷ ne seraient pas réglés comme pour tout matériel débarquant en Polynésie... Oh administration française qui veut assimiler nos avions à des choux ou des navets !

Cependant, en moins de 24 heures malgré le décalage horaire, les Armées et les Finances se mirent d'accord... Apercevez-vous l'ombre de "Qui-vous-savez" ?

Pendant trois semaines la "mécanique" travailla d'arrache-pied et les PN continuèrent les briefings. Un grand moment arrive enfin : le 9 mai, deux avions sont remontés. Ce sont les deux premiers "vols de contrôle", les deux premiers piqués soniques sur la base. Tout le monde perçoit qu'une grande étape est franchie et les six mois sans vol sur avion d'armes sont vite oubliés. Dès le 18 mai, quatre Vautour survolent Tahiti y faisant retentir le premier bang supersonique. L'amiral commandant le CEP fut ravi de voir que l'escadron Loire serait pleinement opérationnel sous peu.

Les vols ne pourront pas être très nombreux pour ne pas trop consommer de potentiel. Mais très vite des missions d'entraînement à plusieurs avions seront montées. Il faut retrouver les automatismes, s'entraîner avec le Forbin et même finir la mise au point des fameux engins de prélèvement de gaz avec encore des tirs d'essai.

Alors que nous n'étions qu'à un mois et demi du premier jour J programmé, la baraque "Fillod" qui abritera nos opérations finissait juste de se monter. Ce fut le moment où une équipe décidée et dégourdie de l'escadron, s'activa et bâtit tout contre cette "Fillod" ce qui fut un des hauts lieux de Hao (voire du Pacifique) : le "bar de l'Escadron Loire", une sorte de *fare* (bien sûr couvert de *niau*) accolé à la digue au niveau du récif, avec l'immensité de l'océan 400 m plus loin. Un soir de grande fête, j'ai même cru entendre parler du "bar de l'Escadron noir"... Etais-ce seulement une allusion interarmées à la cavalerie de Saumur ?

Créer un escadron de marche avec un an d'avance avait été un beau pari. Au cours de cette année, nous avons mis au point la mission, démonté les avions et les avons remonté après leur transport maritime. Grâce à l'implication de tous les échelons et surtout à la motivation de tout le personnel, ce fut un succès et la vraie récompense arriva avec le premier tir nucléaire : Aldébaran dont la date avait été fixée depuis longtemps au 1^{er} juillet 1966. Seuls les caprices de la météo engendrèrent un jour de retard !

Toutes les missions de l'escadron se déroulèrent normalement : largage de paillettes, tir des engins dans le champignon, poursuite et pénétration du nuage. Seule ombre au tableau, un équipage prit d'emblée la dose maximale admissible avec comme conséquences pour les deux PN 15 jours d'arrêt de vol et interdiction de mission "chaude" jusqu'à la fin de la campagne.

Le 1^{er} juillet 1966 : Tamouré avec le largage de la première bombe nucléaire française par un Mirage IV. Le Général fut certainement ravi : la bombe et son vecteur avaient été au rendez-vous.

Les missions du Loire furent conformes à ce qui avait été prévu.

Pour le tir Ganymède, l'escadron était en alerte, il s'agissait d'un "essai de sécurité" qui démontra son efficacité : pas d'explosion, pas de vol !

La deuxième demi-campagne commença par Bételgeuse le 1^{er} juillet 1966. Et pour le tir Rigel, ce ne fut plus l'ombre du Général qui domina nos activités, mais sa haute stature physique. La base de Hao fit venir de Papeete une Peugeot 403 et un lit adaptés à sa taille. À son arrivée, il



Le général de Gaulle félicitant les équipages de l'escadron.

passa en revue trois sections : une de légionnaires, une de marins et une d'aviateurs avec notre fanion. Il salua les équipages. Après un peu de repos il partit sur le de Grasse où il eut rendez-vous avec Pénélope⁸ pendant dix jours, jusqu'au 1^{er} juillet 1966. « *L'alizé eut raison de l'Élysée* », rapporte le livre d'or du Loire.

Nous savions que nous avions bien rempli notre mission et, dès le lendemain, le chef d'état-major de l'Armée de l'air, le général André Martin, adressait à l'escadron Loire une lettre de félicitations fort appréciée par tous.

Un escadron, qu'il soit de marche ou pas, est une équipe homogène, décidée, capable de donner le coup de collier quand il le faut et, aussi, sachant se distraire. Pour faire court, je citerai quand même deux méchouis (à chaque fois avec une douzaine de moutons surgelés en provenance d'Australie) et les soirées au bar du Loire (déjà cité) qui fut un haut lieu de distraction, en particulier après chaque tir. L'inauguration juste après Aldébaran fut mémorable et il y eut même une soirée musicale quelques jours plus tard. L'orchestre était composé d'un saxo (apporté de métropole par un civil de chez Matra) et de musiciens du Loire avec des instruments locaux (contrebasse tahitienne, youkoulélé et maracas avec bouteille de Fanta et fourchette !). L'escadron de marche Loire démontra qu'il savait aussi chanter et animer des soirées.

Et déjà il faut penser aux missions de l'année suivante. Le guideur tacan sera au centre des préoccupations opérationnelles, tout comme l'avion guide. La campagne 1^{er} juillet 1966 sera la suite logique de 1966, avec trois tirs aux noms d'étoile de première grandeur : Altaïr (5 juin) ; Antarès (27 juin) ; Arcturus, (2 juillet). À nouveau l'escadron fut à la hauteur de ce que l'on attendait de lui.

Pour compléter la saga des Vautour du Loire, il faut évoquer leur mise sous "tente anhydre" entre deux campagnes. Cela permettait d'atténuer la corrosion due à l'atmosphère humide et salée qui prévalait sur l'atoll de Hao où nous étions "embarqués".

Avec 50 ans de recul, je pense que, comme un pilote d'essai qui met les gaz en bout de piste pour un premier vol d'essai de prototype, nous avons eu conscience que ce n'était pas seulement notre travail de préparation qui avait été important, mais que nous allions aussi faire décoller des années de travail en amont. Certes le pilote d'essai, hautement concentré, sait que sa responsabilité reste entière et que toutes ses actions sont et seront utiles. Quand la mission est réussie, force est de constater que les grandes options techniques et opérationnelles choisies bien avant 1966 ont été valables pendant les dix ans de vie de l'escadron Loire dont neuf ans au Pacifique. ■

7- Une grande partie des ressources financières de la Polynésie proviennent des "droits de douane" prélevés sur tous les produits entrant sur le territoire... D'où cette première réaction des douaniers mal informés !

8- Nom de code pour signifier que le tir ne peut pas avoir lieu, en raison des conditions météorologiques défavorables. Dans l'Antiquité, Pénélope attendit longtemps les vents favorables pour qu'Ulysse revienne à Ithaque.