

LE YAM VA RECEVOIR UN MIRAGE IV

Connaissez vous le YAM ? Non, non, il ne s'agit pas d'une nouvelle marque de yaourt à boire ou d'un groupe de RAP marseillais mais du Yorkshire Air Museum, l'équivalent anglais du musée de l'air du Bourget. Il est situé sur l'ancienne base aérienne d'Elvington, au Sud-est de York en Grande-Bretagne. Ce musée va recevoir un bombardier français Mirage IV car pour les Anglais, Elvington évoque tout particulièrement la France et les Free French Heavies (Groupes Lourds des Français Libres). Remontons le temps. En 1944, le débarquement en Normandie a eu lieu, les Alliés progressent sur tous les fronts et l'Allemagne nazie est aux abois. Des Français, pilotes et équipages, sont intégrés depuis le début de la guerre dans la Royal Air Force et se battent dans des unités françaises de chasse ou de bombardement tactique, sous commandement RAF (Alsace, Ile de France, Lorraine, etc..). En 1943 a été décidée la mise sur pied de deux Squadrons français de bombardement lourd au sein du Bomber Command de la RAF. Ils seront équipés du bombardier quadrimoteur Halifax et basés à Elvington près de York (la Grande Bretagne est un gigantesque porte-avions et si les chasseurs doivent suivre l'avancée des troupes lors de leur progression sur le continent, le rayon d'action des bombardiers lourds leur permet de rester basés dans le Nord de l'Angleterre). Ces

deux Groupes de bombardement (Bomber Squadrons en anglais) sont le 2/23 Guyenne et le 1/25 Tunisie. Pour la RAF, ils seront les Squadrons 346 et 347. Ils arrivent à Elvington le 16 mai (346) et le 20 juin (347). Ils effectueront des missions de bombardement de nuit sur des installations industrielles en Allemagne mais devront aussi hélas, bombardier des sites sur leur propre pays occupé jusqu'à sa libération totale. Le futur parrain de la base de Rochefort, Pierre Gemot, sergent à l'époque est le mécanicien naviguant d'un équipage du 1/25 Tunisie. À la fin des hostilités en 1945, le Guyenne et le Tunisie seront affectés sur la base de Mérignac ou ils reviendront avec leurs appareils.



Sgt Gemot (2^e à gauche) dans l'équipage du Cne Muller

Le Mirage IV dans tout cela ? J'y arrive. Un autre bond dans le temps, nous sommes en 1993. Je suis en Angleterre depuis un an déjà. Depuis ma sortie de l'EMA, j'ai consacré 11 ans au Mirage IV (A puis P). En 92 j'ai été volontaire pour partir 3 ans en Angleterre et suis affecté sur le site du Ministère de la Défense britannique (MOD) à Harrogate, à 30 km à l'Ouest de York comme officier d'échange avec la RAF. Travail logistique sur les moteurs Snecma CFM 56 des AWACS anglais et Rolls Royce RB 211 de leurs Tristar. Pour le CFM 56, j'ai la chance de profiter de la présence sur la base de Waddington ou stationnent les AWACS, de l'assistance technique de la Snecma en la personne de M. Albert Grenier. Albert, qui va vite devenir un ami, c'est l'homme par qui tout est arrivé. Ancien Arpète de la P61, entré à Saintes en 1969, il passe bien sûr à Rochefort pour le BE de motoriste. Affecté à Reims en 72 sur Vautour2N, il sera formé au premier EMI Mirage F1 puis affecté au 2/30 Normandie Niemen



côté Britannique

où il sera beaucoup employé comme instructeur à tel point qu'il partira deux ans en Lybie former les mécaniciens du colonel QUIVOUSSAVEZ qui nous a acheté des F1. En 1985, adjudant, il quitte l'Armée de l'air et entre à la Snecma. Lorsque le moteur CFM 56 remotorise les C135 et équipe les AWACS anglais et français, il part comme assistant technique en Angleterre. Il est compétent, dynamique et jouit auprès des Anglais d'un fort capital de sympathie. Lors d'une de ses visites à mon service, nous partons déjeuner à midi (le lunch britannique) au Pub "The Nineteenth Hole" (le 19^e trou) à Harrogate et nous en venons à parler du YAM qu'il connaît bien et que j'ai déjà eu l'occasion de visiter. À cette époque, le YAM est en train de restaurer un Halifax Mark III de manière originale : le côté gauche représente Friday the 13th (vendredi 13) un avion anglais du Squadron 158, le côté droit étant lui celui d'un avion du Squadron 346 des groupes lourds français.



Photo du Halifax

côté Free French

Je lâche alors: « la France serait bien inspirée de faire cadeau au YAM d'un autre bombardier, un Mirage IV ». À l'époque, il n'en est pas question car cet avion est encore opérationnel et ses équipements sont classés SECRET-DÉFENSE. Il ne quittera le service actif qu'en 2005. Mais l'idée est entrée dans la tête d'Albert et n'en sortira plus. En 2016, Albert que je n'ai pas revu depuis 1995 reprend contact avec moi et m'annonce (alors qu'il travaille sur le sujet depuis 9 ans) que MON IDÉE (que j'avais moi même totalement oubliée) est en voie de réalisation et que la France va donner un Mirage IV au YAM. Grâce à ses contacts professionnels nombreux dans les milieux civil et militaire, il a fédéré les bonnes

volontés (il est sympathiquement persuasif), vaincu les obstacles administratifs (ils ont été nombreux) et trouvé les fonds (rien n'est gratuit) pour mener à bien cette tâche que personne ne lui commandait. Ce grand monsieur est un exemple étonnant de modestie et d'efficacité. L'avion choisi est le Mirage IV A n° 45, codé BR (ça tombe bien, ce sont mes initiales). Il n'a pas été choisi pour la transformation en IV P et a continué à effectuer des missions de reconnaissance photo jusqu'en 1991 où il a rejoint Châteaudun pour stockage. Puis il a été prêté à la Cité des sciences et des techniques à Paris où il a été exposé dans un hall couvert. Remplacé par un Rafale prototype, il a été soigneusement démonté par l'AA et stocké à nouveau sous abri à Châteaudun. Il est en excellent état. Il doit quitter Châteaudun le 27 mars et j'y serai pour vous en dire plus dans un prochain article. En attendant, consultez le site (en anglais) du YAM ; il vaut le coup d'œil : <http://yorkshireairmuseum.org/> et celui en français des groupes lourds (tapez juste « groupes lourds »).



Photo du 45 en service