

Retour sur les jumelles de vision nocturne.

En 1980, l'ALAT me confia le commandement de l'escadrille HM N°6 au 5°RHC. Cette escadrille avait déjà commencé à défricher l'emploi des jumelles de vision nocturne sous le commandement de commandants d'escadrille devenus d'illustres chefs de L'ALAT.

Mais après ce défrichage, il a fallu passer aux héliportages de nuit avec troupes à bord. Et là avec mes équipages nous avons vécu une belle aventure en héliportant tous les régiments parachutistes de métropole et de Corse.

Mais les jumelles de l'époque étaient insérées dans un boîtier qui une fois fixé sur le visage restait fixe, et la lecture de la carte se faisait en regardant à la base par un interstice peu pratique !

Il fallait également lire la carte , donc l'éclairer, j'ai dû acheter une multitude de lampes en les trafiquant afin de pouvoir lire ces cartes. Mais pour ceux qui l'ont fait , de nuit, une carte éclairée n'a pas la même lecture que de jour. Que faire pour améliorer tout cela. Nous étions à une époque où il était encore plus ou moins possible d'avoir un peu d'initiative, ce qui d'ailleurs a permis à l'ALAT d'avancer . Mais jusqu'où peut aller l'initiative ! Je pense que nous sommes allés très loin dans ce domaine.

Dans mon escadrille l'un de mes sous-officiers était un génie de l'invention, très calme dans son petit atelier il avait réfléchi à tous ces problèmes et m'a proposé la transformation d'une paire de JVN. Il s'agissait tout simplement de démonter les JVN de leur boîtier et de les installer sur un support amovible sur le devant du casque. (voir la photo) je suppose que nous étions en avance sur le futur. Evidemment je frçais les jours d'arrêts. Mais ce fut fait ! Et cela s'est révélé très opérationnel, puisque toutes les JVN ont ensuite été modifiées. Mais autre problème, la lecture du tableau de bord, l'éclairage n'était pas adapté, donc même procédé, il fut adapté. Restait encore quelques détails à régler. Le port des JVN plus le poids du casque n'était pas négligeable, lorsque l'on enlevait le casque après des heures de vol de nuit, on avait l'impression que la tête s'envolait, sans oublier les vertèbres cervicales ! Notre adjudant me fabriqua une potence fixée derrière mon siège, dans laquelle coulissait un cordage qui se terminait par un crochet se fixant sur le haut de mon casque, et permettait d'orienter la tête dans tous les sens. Un réel soulagement pour les cervicales.

Mais autre problème, la vue baissant , le port des lunettes m'était indispensable. Avec les anciennes JVN, la lecture se faisant par l'interstice au bas des JVN, il me fallait des lunettes genre "demi lune" (celles d'ailleurs que j'avais prêté au Président MITTERAND lors d'une mission !! Je me rendis donc avec mon casque et mes jumelles chez un opticien à PAU. A la vue de mon sac à casque, il se posait des questions, mais afin qu'il comprenne mes besoins , je lui demandais s'il avait une pièce où l'on

pourrait procéder à la démonstration. Il était ravi, lui ayant mis le casque sur la tête et allumé les JVN, après avoir éteint la lumière de la pièce, il a immédiatement compris mon problème et m'a sorti d'un tiroir les demi-lune idéales, que je portais sur le bout du nez sous les JVN !

Nous n'étions pas au bout des inventions de notre adjudant, en vol en formation, les ailiers étaient parfois gênés par le feu arrière de l'appareil qu'ils suivaient. Qu'à cela ne tienne, avec un peu d'argent de notre caisse « noire » notre adjudant s'est équipé de petit matériels évidemment branchés dans le puma, qui permettait à chaque équipage à l'aide de l'alternat sur la fréquence HF et d'un curseur numéroté affichant le N° de chaque appareil (1, 2, 3 etc...), de modifier l'intensité de l'éclairage de l'appareil qu'ils suivaient.

Pour ce qui est de l'éclairage des cartes, une fibre optique branchée sur la lampe située au-dessus de nos têtes pour le jour et la nuit, passait ensuite à l'intérieur de mon col et ressortait le long de la manche droite à hauteur du poignet, ce qui permettait une lecture agréable et pratique.

Ceci a complété les modifications qui avaient été apportées par mes prédécesseurs, notamment l'éclairage extérieur sur les balconnets.

Tout ceci se déroulait paisiblement jusqu'au jour où l'un de mes appareils est arrivé au 3° échelon. Convoqué par le commandant de cet échelon, j'ai dû m'expliquer en faisant ressortir les difficultés que nous avions au plan équipements, afin de réaliser nos missions.

Ce commandant a pris l'affaire en main et de là en est découlé l'équipement réglementaire des appareils en mission JVN.

Je ne cite pas de noms, mais chacun se reconnaîtra. Finalement nous avons tous du début jusqu'à ce jour contribué à la réalisation de ce dont nos jeunes bénéficient à ce jour. Seul le résultat compte tous ont œuvré pour le bien de l'ALAT.

A. FARRUGIA