

L'équipe de rédaction : C.Auzépy-10 rue Sully-78180 MONTIGNY -  
Site anfas : [www.anfas.fr](http://www.anfas.fr)

[christian.auzey@wanadoo.fr](mailto:christian.auzey@wanadoo.fr)

## Le mot du président.

Ce 2 juillet 2009, notre armée de l'air a fêté ses 75 ans officiels par une cérémonie commémorative sur toutes les bases. 75 ans c'est aussi une approche par le haut ou par le bas de l'âge respectable de beaucoup de nos anciens. C'est également et tout simplement, 2,5 générations d'aviateurs ayant signé un engagement d'une durée de 30 ans soit toute une vie professionnelle. L'« expérience-air » et le « savoir-air » de ces hommes dataient des années 14-18 et de l'entre-deux guerres. L'armée de l'air ne s'est pas créée sous la magie d'une signature officielle, elle devint simplement responsable de son avenir.

Ce 2 juillet est également une reconnaissance qui va vers les femmes et les hommes actuellement sous les drapeaux. Bien sûr, nous les anciens, grands anciens, jeunes anciens, nous y prenons également une petite touche de fierté.

Mais pour augmenter notre plaisir de retraités de l'armée de l'air, lisez ce que disait de nous – j'y étais aussi – un commandant d'escadre des Forces Aériennes Stratégiques en 1980, lors de son message d'adieu à son personnel des 3 escadrons, réuni autour de lui :

« Au cours de cette année passée à votre tête, j'ai trouvé en vous des qualités que je juge essentielles et que vous devez veiller à développer sans cesse.

La première est la rigueur : sans elle, il est impossible de mener à bien une mission aussi complexe que la nôtre.

La deuxième qualité est le sens des responsabilités. Dans un monde qui génère bien souvent des assistés, ce sens des responsabilités revêt une importance particulière. Il faut que vous restiez responsables des actions que vous entreprenez.

La troisième qualité, qui pour certains est un défaut, est la passion. Nous ne pouvons réussir dans notre métier que s'il nous passionne. Or, dans les travaux quotidiens comme les exercices, j'ai pu mesurer à quel point vous étiez attachés à votre métier, sacrifiant des nuits et des week-end pour que la mission puisse être exécutée et réussie..... »

Ne rougissez pas de ces mots qui sonnent très vrai. Je suis persuadé que, lors de sa prochaine mutation, un chef d'un escadron de combat pourra s'en inspirer pour remercier son personnel :

Tous les membres de l'ANFAS le lui souhaitent.

Jacques Pensec

## Magnifique exploit de nos aviateurs.

### 22 août 1914 :

Extrait du journal « L'Illustration » N°3 730.

Tandis que la majorité de nos aviateurs se livrent à des reconnaissances qui rendent les plus grands services à notre état-major, d'autres entreprennent des raids offensifs d'une audace encore plus impressionnante.

C'est ainsi que le lieutenant Cesari et le caporal Prudhommeau sont partis de Verdun, le vendredi 14 août à 17 h. 30, chacun dans son avion, avec mission de reconnaître, de détruire si possible, le hangar à dirigeables de Frescati à Metz.

Les deux vaillants soldats sont arrivés près de la ligne des forts, le Lieutenant à 2.700 mètres et le caporal à 2.200. Malgré une canonnade intense ils ont maintenu leur direction.

Un peu avant d'arriver au-dessus du champ de manœuvres, le moteur du lieutenant a cessé de fonctionner. L'aviateur, ne voulant pas tomber sans avoir rempli sa mission, se mit en vol plané, et c'est en vol plané qu'il jeta sa bombe, avec un merveilleux sang-froid. Peu après le moteur reprit sa marche régulière.

Le caporal, de son côté, avait lancé son projectile. Pas plus que le lieutenant, il ne put observer exactement, à travers la fumée des projectiles ennemis, le point de chute, mais il croit avoir atteint le but.

Les deux héros, rentrés sains et saufs à leur quartier, ont été, à juste titre, cités à l'ordre du jour de l'armée.



Ltt CESARI.

A propos du sexe des.....

A la suite de l'article de l'ANFAS Contact 61, nous avons reçu la correspondance ci-dessous que nous reproduisons pour que la vérité historique soit connue de tous. Merci à son auteur.

*Mon cher Président,*

*J'ai sauté en l'air en lisant l'histoire de la mission Caméléon dans le dernier "ANFAS Contact". En effet si le Mirage IV est équipé d'un urinoir ce n'est pas dû à la prévoyance des ingénieurs de Dassault, par ailleurs toujours remarquables dans leurs travaux, mais au souci du bien être des équipages manifesté par votre serviteur, Officier de Marque Mirage IV.*

*Apprenant qu'un Mirage IV pouvait rester près de 15 heures en vol avec ravitaillement, j'ai pensé qu'un urinoir était indispensable pour le confort des futurs équipages. J'ai donc demandé au B.P.M. d'en prévoir un à bord du Mirage IV. Cela fut discuté au cours d'une réunion de définition de l'avion, entre la DCAé, l'Etat-major, et la marque mirage IV.*

*La première solution venant à l'esprit était un entonnoir et un tuyau conduisant l'urine hors de l'avion. Les ingénieurs de Dassault objectèrent que l'équipage était assis sur l'antenne radar qui ne souffrait pas cette pollution. Nous avons demandé de faire sortir le tuyau derrière l'antenne mais il y a le radar altimétrique de la bombe qui s'y trouve et ne supporte pas mieux la pollution. Alors avons-nous demandé : faites sortir le tuyau derrière la bombe, mais il nous fut objecté qu'en subsonique par -56° l'urine gelait et qu'il fallait réchauffer le tuyau ce qui conduisait à un prix prohibitif pour cet équipement. L'équipe de Dassault a fait remarquer à cette occasion qu'ils n'avaient pas de spécialistes des urinoirs à bord des avions et que le problème était plus ardu qu'il n'y paraissait car suivant le sexe du pilote le problème ne se posait pas de la même façon. J'ai répliqué qu'ils pouvaient recruter du personnel compétant chaque fois que c'était nécessaire et que ma demande ne concernait que le sexe masculin. Ils ont répliqué que si madame Jacqueline Auriol demandait un mirage pour battre un record elle avait toutes les chances que celui-ci lui fut accordé et que le problème restait entier. Le représentant de l'Etat-major a coupé court à ces élucubrations, en disant que la présence éventuelle d'une femme aux commandes du Mirage IV serait un cas particulier qui serait traité en son temps.*

*La solution actuelle n'a pas été simple à concevoir car pour faire entrer un liquide dans une bouteille il faut prévoir une mise à l'air libre, donc un trou sur le dessus de la bouteille. Mais une norme des avions de combat interdit tout dispositif ne permettant pas le vol sur le dos ce qui condamne une ouverture sur le dessus de la bouteille. Nous sommes donc tombés d'accord pour une bouteille en acier inox avec une mise à air libre commandée par robinet à la disposition du pilote et du navigateur.*

*J'espère que je ne vous ai pas ennuyé avec mes souvenirs datant de plus de 45 ans, mais je peux vous assurer que je n'invente rien et que la présence d'un équipement sur un avion ne va pas de soi et nécessite de nombreux échanges de vue entre les techniciens et les utilisateurs.*

*Colonel Bernard JEANJEAN,  
Officier de marque MIRAGE IV.*

### **Le livre de l'ANFAS,**

**« Forces aériennes stratégiques »,  
de M. Serge Gadai,**

*édité par les éditions Economica dans leur collection Bibliothèque stratégique, dirigée par Hervé Coutau-Bégarie et Lucien Poirier,*

**sortira des presses le 27 juillet 2009.**

*Les membres de l'ANFAS, l'ayant commandé par souscription, le recevront dès le début du mois d'août.*

*Ceux qui souhaitent le commander peuvent trouver le bon de souscription sur le site ou transmettre leur commande avec un chèque de 34 €, port compris, au président ou au trésorier.*

**Merci à tous de votre patience.**

**Le comité de rédaction.**