

ANFAS Contact

N°64 - Novembre 2009

ANFAS-BRP/FAS-BA 921-95155 TAVERNY.

L'équipe de rédaction : C.Auzépy-10 rue Sully-78180 MONTIGNY -
Site anfas : www.anfas.fr

christian.auzey@wanadoo.fr

Le mot du président.

En novembre 1989, je me trouvais en voyage dans l'île de Bora-Bora, dans le Pacifique. J'avais quitté l'armée de l'air en 1984 et depuis 5 ans, je dirigeais une entreprise privée.

L'information de la chute du mur de Berlin m'est parvenue en passant devant le bar de l'hôtel. Je sortais de l'eau et, dans ce bar, où il n'y avait personne, un speaker de la télé locale revenait sur l'évènement.

J'ai reçu cette nouvelle avec émotion, sans y croire vraiment tout d'abord et aussi, avec un grand soulagement : le mur était ouvert et la guerre n'avait pas eu lieu.

En quittant l'armée de l'air, j'avais annoncé à mes enfants que ce serait à leur génération de réussir à ouvrir les frontières de l'Europe. Je ne m'étais trompé que de quelques années.

Combien d'alertes nucléaires avons-nous assurées dans les escadrons pour arriver à cette victoire. De l'équipe du CLA (contrôle local d'aérodrome), aux pompiers, aux cuisiniers de service et aux hommes du rang qui faisaient leur service militaire à nos côtés, du gendarme du contrôle gouvernemental à l'armurier du DAMS, des équipes de mécaniciens MIRAGE IV et C135F en ZA, des officiers de tir SSBS sous terre et de leurs équipes en surface, des équipages avec leur sacoche de vol pleine de dossiers tamponnés confidentiel défense et secret défense, des équipes d'alerte du COFAS au général dit « Pilou », nous n'étions jamais seuls. Tous ensemble, nous étions la « riposte » et « la force de dissuasion ».

Ce 9 novembre 2009 est bien agréable à vivre.

Jacques Pensec

Du temps où le Mirage IV faisait la « baleine ».

L'ADC Pierre Le NY nous a fait parvenir quatre articles sur les évènements ayant marqué sa carrière dans l'Armée de l'air. Deux concernent directement le Mirage IV. Nous en publions ici l'un deux. Avec les remerciements de l'équipe de rédaction.

C'est seulement un pur hasard qui avait fait que ce fut moi qui fut « aux commandes » d'un avion bombardier Mirage IV, un jour de 1967, lors d'un point fixe de contrôle de réacteur .

C'était sur le parking, devant le hangar de l'Escadron 1/94, à la Base Aérienne d'Avord, près de Bourges : escadron commandé alors par le Cdt Courcel-Labrousse. Comme d'habitude, il y avait tout un dispositif à proximité de l'avion : des extincteurs, une équipe de mécaniciens, un camion anti-incendie avec 4 ou 5 pompiers prêts à intervenir en cas de besoin. Il fallait être particulièrement vigilant, car depuis quelques mois, il y avait des risques d'incendie dus à la projection de carburant sur l'extrados du fuselage central. En fait, c'était depuis qu'un avion Mirage IV avait pris feu au décollage à Bordeaux. L'équipage avait dû s'éjecter. L'avion tout en feu avait ensuite piqué dans un bois et avait été complètement détruit.

Tous les équipages et les mécaniciens avaient été immédiatement prévenus. Il fallait redoubler d'attention, jusqu'à même aller accompagner et observer les bombardiers Mir IV jusqu'en bout de piste et assister à chaque décollage. Et ceci était très pénible pour les mécaniciens : plus de 120 décibels sur le bout de piste, avec la post-combustion ...

Ce jour-là donc, alors que je faisais les vérifications du réacteur gauche tournant à plein régime, heureusement sans post-combustion, d'un seul coup, j'ai été informé par le mécanicien au sol qu'il y avait un véritable geyser de pétrole au dessus du fuselage. J'avais coupé tout immédiatement.

Aussitôt j'avais pensé qu'il s'agissait de la même anomalie, tant redoutée depuis l'incendie au décollage du Mirage IV de Bordeaux, comme indiqué plus haut. La direction Technique des FAS (Forces aériennes Stratégiques Taverny) avait été immédiatement informée. Peu après, l'avion avait été remorqué dans le hangar, avec douceur pour que l'anomalie subsiste et puisse ainsi être mieux identifiée. J'avais moi-même dirigé les travaux pour atteindre et démonter, avec la plus grande minutie, la valve à flotteur du réservoir central gauche incriminée.

Entre-temps le constructeur, qui avait été prévenu de l'évènement, avait envoyé un technicien sur place, pour venir prendre cette « valve à flotteur suspecte », afin de l'expertiser en usine. Peu de temps après, nous avons été informés que la cause avait été effectivement trouvée : l'acidité du pétrole avait provoqué le grippage des roulements à billes qui supportaient l'axe du flotteur. Par la suite les roulements avaient tous été remplacés. Et toutes les valves à flotteurs de tous les Mirage IV avaient été changées.

Naturellement, après cela, plus jamais nous avons eu de geysers, ni de perte d'avions Mirage IV à cause d'incendie au décollage, ni donc pour les mécaniciens, d'obligation d'aller assister jusqu'en bout de piste à chaque décollage de Mirage IV.

Cependant tout ceci fut traité avec la plus grande discrétion, tant le sujet était « hypersensible » à cette époque où ces bombardiers à long rayon d'action étaient porteurs de l'arme nucléaire et considérés alors comme le fer de lance de nos Forces Armées au service de la dissuasion nucléaire de la France

Mais maintenant, soit 42 ans après, je pense qu'il n'y a plus rien à cacher.

Les acteurs de l'époque, s'ils sont toujours en vie, pourraient confirmer cette « affaire » : Cdt Courcel Labrousse, le Colonel Klein, le Cdt Marin Officier Mécanicien (Chef des Services Techniques), le Capitaine Duvignac (Officier mécanicien, ou encore le Colonel Robert Poquet, alors Capitaine aux Opérations du 1/94. Car c'est seulement ma mémoire qui m'a permis de relater cette histoire ...

Adjudant/Chef Pierre LE NY

Arrivée de l'ASMP-A à l'EC 03.004 « Limousin ».

Istres – Le 1^{er} octobre 2009, le système d'armes que constitue le Mirage 2000 N et le missile air sol moyenne portée amélioré – ASMP-A, a été déclaré opérationnel, sur la base aérienne 125 « Charles Monier » d'Istres. Pour cette occasion, l'Ingénieur général de l'armement - DGA -, Laurent Collet-Billon, le Général Jean-Paul Palomeros, chef d'état-major de l'armée de l'air - CEMAA - et le Général Paul Fouilland, commandant les Forces aériennes stratégiques – FAS -, ainsi que quelques invités dont une délégation de l'ANFAS, se sont rendus sur la base d'Istres.



Inauguration de la stèle à la mémoire des disparus du C135F n°473.

Le 27 août 2009. La famille des ravitailleurs se souvient... Le 30 juin 1972, un équipage du 04.093 Aunis est mort en service aérien commandé tandis qu'il assurait une mission de reconnaissance météorologique dans le cadre d'une campagne de tirs nucléaires au CEP. Le C135 n°473 disparut alors à jamais dans les eaux du Pacifique. En ce 27 août 2009, le personnel du Groupe de ravitaillement en vol 02.091 Bretagne, les anciens des forces aériennes stratégiques regroupés notamment au sein de l'ANFAS ainsi que les familles des défunts se sont réunis à l'entrée du Bretagne pour une cérémonie commémorative présidée par le GCA Paul Fouilland, commandant les FAS. Après lecture de l'ordre du jour – à lire dans l'ANFAS Contact 63 - et après un instant de recueillement, le Général Fouilland et le colonel Buisson, commandant le Bretagne, ont inauguré la stèle dressée à l'entrée du bâtiment. Cette stèle témoigne du respect des cadres du Bretagne envers leurs anciens et envers ceux qui, dans le cadre de leur mission, ont perdu la vie.



Décès du Général Jacques Mitterrand.



Le Général Jacques Mitterrand, est décédé le 24 octobre 2009. Né le 21 mai 1918 à Angoulême, Jacques Mitterrand, fut élève de l'école militaire de Saint-Cyr (1937-1939) ; il choisit alors de servir dans l'Armée de l'air. Il participe aux combats de la deuxième guerre mondiale sur B-26 Marauder au cours des campagnes d'Afrique occidentale française, d'Italie, de France et d'Allemagne. Il a été par la suite membre de la délégation française au groupe permanent de l'Otan à Washington. Il fut surtout l'un des acteurs de la mise en place des Forces aériennes stratégiques, qu'il commandera, après les Généraux P. MAURIN et M. MADON, de 1970 à 1972. Son dernier poste fut celui d'Inspecteur général de l'armée de l'air. Atteint par la limite d'âge en 1975, il prend alors la direction de la SNIAS (Aérospatiale) de 1975 à 1983. Il participe au lancement des avions Airbus et sera nommé Président d'honneur de l'Aérospatiale. Il prend ensuite la présidence de l'Office général de l'air et présidera le Gifas de 1981 à 1985.

N'oubliez pas de commander votre livre « F.A.S. »
de Serge GADAL
auprès de votre président.