

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

christian.auzey@wanadoo.fr

Le mot du président.

Au cours de mes pérégrinations post-armée de l'air et dans le cadre de mes responsabilités dans une entreprise électronique de Quimper, ma zone commerciale était la France entière. C'était bien sûr uniquement en voiture. Un soir, rentrant de la région parisienne vers ma Bretagne, je pris un auto-stoppeur d'une trentaine d'années à la sortie de Rennes. Il rejoignait sa famille dans un village près de Saint-Cyr Coëtquidan. C'était ma route.

Comme le font les gens bien élevés, nous nous présentâmes mutuellement et parlâmes de nos métiers respectifs. C'était un passager ouvert, ayant envie de discuter.

Sur le tableau de bord de ma 206, il y avait un insigne d'un de mes escadrons FAS. Son regard le découvrit et nous voilà discutant d'avions avec des phrases classiques du genre : « j'aurais aimé être aviateur », « c'est certainement formidable la terre vue du ciel ». Jusqu'au moment où il me dit « Mon frère était pilote sur Mirage IV. Il s'est tué à Mont-de-Marsan en 1977 ». Après un bref instant, il compléta par : « Je n'ai jamais vraiment su comment cela s'est passé. ».

Cet auto-stoppeur, monté dans ma voiture à la sortie de Rennes, en fin d'un après-midi ordinaire d'une semaine quelconque de l'année 1986, était le frère d'un copain. Tous les calculs effectués sur la probabilité d'une telle rencontre étaient complètement mis en porte à faux.

Je me suis alors présenté comme navigateur Mirage IV et ayant volé avec son frère lors de son passage au CIFAS à Bordeaux.

A fur et à mesure de notre entretien, je compris que, dans son esprit, il restait l'incertitude que son frère avait peut-être commis une erreur de pilotage. Je connaissais bien la cause de cet accident et je sentais que mon copain James « dit Johnny » avait mis son frère sur ma route afin que je lui enlève le doute de l'esprit, que je lui explique qu'il était un excellent pilote de IV et de III. Et malgré son crash, j'en étais toujours persuadé. Un navigateur sent cela « aux fesses », parties du corps avec lequel il sent son pilote situé dans son baquet en place avant. Et avec Johnny, je l'avais ressenti juste après 2 ou 3 tours de Mirage IIIB avant les vols en IV. Il possédait à fond son métier de pilote.

J'ai conduit le frère jusqu'à son point de chute et nous avons bu un pot au café du coin. Nous avons parlé

du pilotage de son frère, de l'accident, des raisons techniques du crash.

Nous nous sommes donnés rendez-vous quelques semaines plus tard à Rennes et il m'a conduit sur la tombe de mon copain. J'ai pu demander à mon ami pilote si j'avais bien rempli la mission qu'il m'avait confiée sans me prévenir.

Je souhaite que mon auto-stoppeur ait su transmettre aux enfants de Johnny la confiance que j'avais en leur pilote de père car, eux aussi, depuis l'accident, avaient peut-être un doute en tête. Ce 7 octobre 1977, tout simplement, les calculs de probabilité n'étaient pas en faveur de cet équipage de l'Escadron 1/91 Gascogne.

Jacques Pensec

Le Général Jean Fleury écrivait, il y a 15 ans déjà....

... La grande idée qui circule chez les gestionnaires est de retirer du service les avions anciens : la moyenne d'âge du parc s'abaisse d'autant et on évite des commandes nouvelles. Une telle politique conduit à une réduction drastique de la flotte pouvant interdire à terme toute action importante autonome. L'absence d'avions modernes amène à reléguer la pensée et les tactiques des aviateurs au musée des antiquités. Le poids des commandes sur le budget de la Défense ne peut cependant être négligé. Les progrès en matière de sécurité des vols apportent déjà un correctif, mais on ne saurait rester plusieurs années sans commandes substantielles. Je prends ainsi une décision : ne commander que des Rafales biplaces.

Le Rafale sera le premier avion de l'Armée de l'air totalement polyvalent tant pour la défense aérienne que pour l'attaque au sol. Mais la mise en œuvre d'une telle machine est complexe. La présence d'un équipage permet de répartir la charge de travail et allège le stress du pilote. Ainsi, le personnel navigant est plus vite opérationnel : à nombre de pilotes égal, la force de combat est plus forte et davantage polyvalente. De surcroît, la diminution de la tension à bord réduit de beaucoup le taux d'accident : il y a moins de commandes à réaliser. Enfin, tous les appareils étant identiques, la logistique est plus simple. Les calculs faits montrent que les économies sont réelles en dépit d'un coût élémentaire de chaque biplace plus élevé que celui du monoplace et malgré les dépenses de fonctionnement liées à la

UN ANCIEN du CEAM SE SOUVIENT

présence d'un deuxième homme à bord. Je pense en avoir convaincu le Ministre de la défense.

La force conventionnelle ne doit pas faire oublier les moyens nucléaires. Malgré l'effondrement du mur de Berlin, les menaces atomiques n'ont pas disparu. La politique de dissuasion ne peut que rester au cœur de notre défense. La situation a cependant changé et le volume des moyens nécessaires peut sans doute être légèrement réduit. A côté de quatre ou cinq sous-marins nucléaires lanceurs d'engins, je vois une flotte de Rafale porteurs de missiles aérobies à charge nucléaire.

Le rayon d'action du Rafale est en effet au moins celui du Mirage IV en raison de la faible consommation de ses moteurs en croisière. Le missile air sol à moyenne portée actuel puis un successeur à longue portée, impose en effet à tout agresseur potentiel un système de défense différent de celui pouvant être utilisé face à des missiles balistiques. Par ailleurs, en cas de dissuasion élargie, les avions et leurs armes pourraient, sous certaines conditions, être redéployés chez des alliés dont on voudrait sanctuariser le territoire.

Enfin, si le sous marin est, et reste, l'outil préférentiel de la frappe massive unique, le vecteur piloté s'adapte à toutes les options, du coup unique de rétorsion à la riposte généralisée, en passant par l'ultime avertissement. Le coup unique destiné à faire reculer un pays, nucléaire ou non, mais perturbateur peut ne pas être toujours crédible : face à un dictateur, peut on rayer de la carte la capitale de ses sujets ? Il nous faut une autre arme mieux adaptée au niveau de l'agression. Cela pourrait toujours être un missile air sol supersonique à longue portée, mais cette fois à charge classique et avec un guidage de précision. J'en vois deux formules : l'une sans doute difficile à réaliser avec un système de corrélation d'images ; le missile reconnaît lui-même son objectif dans un paysage dont on lui a donné les caractéristiques. Un tel système est toutefois difficile à miniaturiser dans une tête échauffée par sa vitesse supersonique. L'autre moyen de pilotage réside dans le guidage sur taches laser illuminé par un opérateur au sol ou par un avion furtif à très haute altitude. Le fait de ne pas avoir d'armement à emporter permet en effet de réduire la taille de l'avion éclairé et donc facilite sa réalisation. Il est cependant certain qu'un tel système, vu son coût, ne peut se concevoir que sur le plan européen. Un système de missile subsonique pourrait constituer une autre méthode de rétorsion conventionnelle. La réalisation de l'autodirecteur est plus facile, mais les chances de pénétration face à une défense classique beaucoup plus faibles. Pour être sûr du résultat, il faudrait tirer un nombre significatif d'engins ; l'effet psychologique du coût unique fort et précis en serait affaibli. Une vague de missiles peut par contre, montrer une plus grande détermination....

Général (cr) Jean Fleury dans :
« Faire face – Mémoires d'un Chef d'Etat-major » 1997

A l'équipe de la MARQUE du MIR IVA, pendant la période de transformation opérationnelle de l'avion, entre 1964 et 1965, nous étions au CEAM une des attractions de la base.

Tout d'abord par le port d'un foulard rouge autour du cou pour nous distinguer des autres militaires.

Malgré la poursuite des expérimentations de toutes sortes sur le 03 et sous la houlette de notre chef d'orchestre en piste, le Cne WOILINE, des incidents ne pouvaient manquer de se produire. Un jour nous l'avons vu escalader le grillage de protection de l'équipe de marque en bordure de piste, car un MIRAGE IVA, je pense que c'était le 03, venait de prendre feu à l'atterrissage. Heureusement sans gravité ni pour l'équipage, ni pour l'avion...ni pour WOILINE !

A cette époque-là, nous étions souvent inactifs dans la journée à cause du manque de vols, mais par contre vers 17/18 heures avec l'équipe d'assistance AMDBA, la fébrilité commençait et se terminait souvent tard dans la nuit autour d'un casse-croûte improvisé ou un repas en ville.

Nos pilotes de marque larguaient souvent à l'atterrissage leur parachute-frein sans raison apparente et pour une cause inconnue. Je me souviens d'être allé « en Paris » sur la base de COLMAR pour récupérer de la documentation américaine des F86 pour savoir qu'elle était la cause de ces largages intempestifs. Nos remarques et la technicité des spécialistes AMDBA eurent vite fait d'y porter remède.

Lorsque l'équipe de marque émigra du CEAM à MERIGNAC, une antenne technique resta auprès du premier escadron des FAS à MONT-DE-MARSAN sous le commandement du Cdt JEANJEAN, premier pilote d'essai du MIR IVA et du Cne SPRUNG, officier mécanicien très dynamique.

C'était l'époque de la préparation du premier tir atomique français à MURUROA et également la mise en opération des KC 135

QUELLE BELLE EPOQUE !

N'oublions pas de rendre hommage à un de nos grands chefs de l'époque, le Général Philippe MAURIN.

Jean-Michel MIGNAL Avril 1999

**Pour ceux qui auraient oubliés :
Pensez à régler votre cotisation 2011 (20€)**

J. PENSEC 10 rue du port 29750 LOCTUDY
A. JOURDAN 102 r. Roque de Filloi 92800 PUTEAUX

RESERVEZ votre journée.

date de la prochaine AG à Rochefort :

JEUDI 22 SEPTEMBRE