

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.

Au cours de la prise de commandement du GRV « BRETAGNE », le Gal FOUILLAND, commandant les FAS, a redonné à cet escadron son ancienne numérotation : 02/091. Les traditions sont ainsi reprises et dans le nom et également dans la numérotation. L'ANFAS est très sensible à cette continuité de la vitalité des anciennes escadrilles de la première guerre.

Le livre de Serge GADAL : « Forces Aériennes Stratégiques » est sorti cet été des presses de la société éditrice. Son aspect nous convient : il a de l'allure. Pour le texte, avec M. GADAL, nous avons comme objectif de transmettre notre vie opérationnelle par des mots justes, sans en rajouter. Nous attendons de connaître son sort en librairie...

A ceux qui le liront, nous souhaitons que ce livre présente la réalité de la vie opérationnelle des FAS et pour les fanatiques des meetings aériens, pour ce public admiratif des JPO, pour les passionnés de la « chose aérienne », nous voudrions qu'ils ne nous prennent pas simplement pour des surdoués ou des dompteurs de nuits étoilées.

Car, ces hommes du rang, ces sous-officiers et ces officiers qui ont défilé devant nous sur le parking du LIMOUSIN et du BRETAGNE, aux ordres de leurs nouveaux commandants, continuent la mission de la Force de Frappe des FAS. Et, 120 témoins de l'ANFAS peuvent vous le dire, ils sont aussi bons que nous : le défilé aérien est passé à la verticale du chef à la seconde près. Bravo. Mais nous voulons aussi rappeler que la mission de combat, avec son objectif, est dans la sacoche de vol. Et, n'ayons pas peur de le dire : armé du missile ASMP-A, un équipage du LIMOUSIN est plus sûr de réussir sa mission de combat en 2000N qu'un équipage de MIRAGE IV armé de l'AN 22.

Ceci n'est pas dans le livre « Forces Aériennes Stratégiques ».

Jacques Pensec

## ORDRE DU JOUR N° 7

Tenant en permanence l'alerte opérationnelle depuis moins d'un an, le C 135F joua, des 1965, un rôle fondamental dans les essais nucléaires effectués à partir de Mururoa et de Fangataufa. En effet, l'avion ravitailleur, équipé d'un système de navigation performant en particulier d'un doppler, disposant d'une grande autonomie et possédant des moyens de transmissions longue distance HF, était l'appareil le mieux adapté aux missions de reconnaissance météorologique. La connaissance de ces paramètres, en particulier des vents en haute altitude était impérative pour le calcul des prédictions de

retombées.

En juin 1972, le C135F n° 473 de l'ERV 4/91 « Landes », armé par un équipage de l'ERV 4/93 « Aunis », était alors déployé sur l'atoll d'Hao. Le 30 juin, il s'aligne sur la piste 12, prêt à décoller à 04h54'10" pour un vol d'une dizaine d'heures. Rapidement après le décollage, le réacteur n° 3 prend feu, tous au sol comprennent qu'une tragédie se joue. Quelques minutes plus tard, malgré les efforts de l'équipage, l'avion disparaît à jamais dans les eaux du Pacifique.

Le jour même, le vice-amiral Claverie, commandant le groupe opérationnel des expérimentations nucléaires, prononce ces mots :

« Le 30 juin 1972 au matin, un appareil KC 135 des Forces aériennes stratégiques s'est abîmé en mer au voisinage de la base avancée de HAO, peu après son décollage pour une importante mission de reconnaissance météorologique au profil du groupement opérationnel des expérimentations nucléaires.

Son équipage, venu de métropole pour participer à notre tâche commune et complété pour ce vol de deux spécialistes météo du centre d'essai du Pacifique a trouvé ainsi une fin brutale en service aérien commandé.

Nous saluons aujourd'hui la mémoire de ces camarades disparus dans l'accomplissement de leur devoir :  
Commandant Dugué, commandant d'avion  
Capitaine Parage, Lieutenant Frugier  
Adjudant-chef Hecq Adjudant-chef Langlais  
Premier maître Saucillon.

Nous nous inclinons devant la douleur de leurs familles et de leurs amis.

Ces noms mêlés d'aviateurs et de marin sont le symbole du sacrifice que peut nous imposer la grande mission, dont, civils et militaires de toutes armées, nous sommes actuellement chargés.

Le plus bel hommage que nous puissions rendre à nos compagnons disparus est de continuer à remplir fidèlement la tâche pour laquelle nous sommes tous réunis en Polynésie ».

37 ans plus tard, la dissuasion nucléaire est toujours l'un des fondements de la stratégie de défense de la France et les cadres du Bretagne se souviennent. Cette stèle symbolise la mémoire d'un Groupe respectueux de ses anciens qui ont donné leur vie, d'un Groupe qui témoigne devant les familles des défunts des valeurs qui animent le Bretagne, héritier de l'histoire du Landes, du Sologne et de l'Aunis qui, pendant plus de trente ans, ont servi la mission de dissuasion nucléaire.

Le Général de corps aériens Paul Fouilland.  
Istres, le 25 août 2009.

## LES C135F DANS LE PACIFIQUE

A partir de 1965, les C135F des Forces Aériennes Stratégiques participèrent aux essais nucléaires du Pacifique. Les tirs étaient effectués à partir de Mururoa ou de Fangataufa, d'abord sur des barges puis, par la suite, sous des ballons. Plus tard, ces tirs, ne nécessitant plus la participation de nos appareils, seront réalisés dans des puits forés dans le socle des atolls

Les voyages de mise en place et de retour vers la métropole (utilisant différents itinéraires<sup>(1)</sup>) ont permis au personnel de s'entraîner à la navigation à longue distance, expérience qui faisait défaut à la plus grande partie des membres d'équipage.

En Polynésie - à part le convoyage des Mirage IV de l'opération « Tamouré » - notre mission était essentiellement la mesure des vents en altitude. A l'époque, il avait été nécessaire de parfaire la connaissance des courants dans la haute atmosphère de l'hémisphère sud, très fragmentaire pour cette partie du Pacifique. Ultérieurement, des vols de poursuite du nuage ont également été effectués.

Le C135F était particulièrement bien adapté à cette mission puisqu'il était, à cette époque, à peu près le seul équipé d'un doppler, équipement permettant de mesurer la dérive et la vitesse sol. Affichés sur le ordinateur du navigateur, ainsi que le cap et la vitesse propre, ces éléments permettaient de restituer le vent. Un calcul était effectué toutes les 6 minutes et les résultats communiqués par HF au croiseur DE GRASSE pour être entrés dans le calculateur de prédiction des retombées. La charge de travail n'étant pas négligeable, nous étions aidés par des techniciens de la Météorologie et de la Marine nationale, à qui nous avions fait une place dans le cockpit où ils utilisaient l'un de nos deux postes HF pour leurs transmissions.

Les missions étaient de deux types :

- 7 jours avant un tir prévu, la mission Fox :
  - montée à 35.000 ft, cap à l'Ouest pendant deux heures,
  - cap Sud pendant une heure,
  - cap Est pendant une heure puis retour à Papeete.
- 3 jours avant le tir, et en plus de la mission Fox, une mission Hôtel :
  - à partir du champ de tir, cap à l'Est à 20.000 pieds pendant une heure,
  - descente à 10.000 ft
  - retour vers le site puis remontée à 20.000 ft et nouveau circuit.

Le 3 octobre 1966, je suis mis en alerte avec mon équipage : décollage prévu vers 17 h pour une mission Hôtel supplémentaire, le PC souhaitant effectuer au plus vite le dernier tir de la campagne. En fait, notre décollage est reporté à plusieurs reprises, nous imposant à chaque fois de passer en alerte renforcée puis de rompre l'alerte. Finalement, nous n'avons décollé que vers trois heures du matin.

Arrivés à la verticale de Mururoa, nous entamons les aller/retour prévus. Parfois, à mi-course, nous croisons un C135 de l'USAF (avec une écope sur le dos) qui, lui, fait le même circuit mais nord/sud.

Les aller/retour s'enchaînent et nous ressentons la fatigue de ces passages successifs en alerte. En fait, nous sommes tous crevés et, pourtant, il y a seulement 7 heures que nous sommes en l'air !

A un moment, le DE GRASSE nous demande combien de circuits nous sommes encore en mesure d'effectuer. Calculs puis, notre réponse : deux en rentrant à Papeete, trois en nous déroulant sur Hao.

Le temps passe puis, appel du DE GRASSE : « C'est bon, tirez-vous ». Pas fâchés, nous prenons le cap de retour.

Ayant entendu sur la fréquence de guidage des Vautour-PP « Flash aperçu, enlevez les rideaux » je vire et nous découvrons le champignon de SIRIUS<sup>(2)</sup>



Le champignon de Sirius à son début (DR)

Nous nous posons à Papeete après 9 h 20 de vol.

Jean HOUBEN

(1) Pour le signataire, en 1965 : Istres, Pointe à Pitre, Lima, Papeete, Nouméa, Darwin, Singapour, Djibouti et en 1966 : Orly, Los Angeles, Papeete, Hao, Pointe à Pitre.

(2) SIRIUS est la première bombe H (ou thermonucléaire) française. Sa puissance a été estimée à une mégatonne, soit l'équivalent d'un million de tonnes de trinitrotoluène (TNT). Le tir a eu lieu sur barge.