

# ANFAS Contact

N°93- Août 2014

ANFAS-BRP/FAS- BA 107 « S/LT Dorme » 78129 Villacoublay.

L'équipe de rédaction : C.Auzépy-10 rue Sully-78180 MONTIGNY -

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

Site anfas : [www.anfas.fr](http://www.anfas.fr)

## Le mot du président.

En cette année 2014, la Force de Dissuasion Française atteint son demi-siècle d'existence. Présence silencieuse dans ses zones d'alerte : des hommes et des femmes aguérés, professionnels, ont assuré une permance opérationnelle en étroite osmose avec leurs avions et leurs fusées. Leur objectif : dissuader des conquérants venus d'au-delà le « rideau de fer ». Et, pour le moment, c'est gagné : nous ne devinons rien à l'horizon.....

Au moment de la célébration de ce cinquantenaire, je me sens un peu « léger » pour vous donner mon opinion sur l'esprit FAS dans laquelle j'ai été plongé pendant 20 ans. Je préfère aller chercher des témoins.

Voici mon premier, le Général Jean Saulnier (1), 8<sup>ème</sup> commandant des FAS sur 23 et qui donne un premier témoignage de son passage aux FAS par un courrier du 21 nov.2006 :

*«... Je garde, au-delà des autres épisodes de ma vie, avant et après mon passage aux FAS, un souvenir très précis des hommes que ce passage m'a permis de connaître et que j'ai eu l'honneur de commander.*

*Tous, équipages et mécaniciens, étaient à mes yeux, des personnages d'exception, littéralement pétris de l'importance de leur mission au service du pays. C'est pourquoi, j'ai ressenti en quittant les FAS, non seulement le regret de quitter un monde porté par des hommes unis par une foi exceptionnelle dans leur mission, mais aussi le regret de ne pouvoir espérer une autre chance de commander des hommes de cette qualité. Et d'ailleurs, la suite m'a montré que ce regret n'était pas sans fondement... »*

Si ce témoignage d'un des chefs des FAS ne vous suffit pas, je vous propose un deuxième, celui du LCL Marcel Lannevere (2), commandant la 94<sup>ème</sup> Escadre de Bombardement en 1979. Voici un extrait de son discours de départ des FAS, prononcé sur la base « Cne Georges Madon » à Avord :

*« 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 dans 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. Cette absence d'horaires de travail caractérise les unités de combat... »*

Encore un témoignage de chef, vous allez me dire. Alors voici mon troisième témoin, l'ADC Joseph Robert (3) ORV. Le texte est extrait de la lettre qu'il m'avait transmise en mars 2006 pour demander son adhésion à l'ANFAS.

*« ...Ayant hâte de quitter les « ventilateurs », j'ai saisi l'opportunité d'intégrer les FAS en avril 1967. Après le stage d'anglais, j'ai rejoint Istres pour une qualification comme O.R.V. Dans l'équipage N°32 (si ma mémoire est fidèle) dont le pilote en transformation de commandant d'avion était le Cne Dugué.*

*Affecté à Avord en février 1968 à l'escadron 4/94 jusqu'en septembre 1974, je totalise 2500 heures et 1000 ravitaillements sur C135 F. J'avoue avoir toujours la nostalgie de cette période pendant laquelle j'ai vécu la solidarité totale entre les escadrons de Mirage IV et de C135 F dans le cadre de la mission commune.*

*Au sein du 4/94, l'osmose était exemplaire ; je n'ai jamais ressenti de manifestation de supériorité de la part des officiers que j'ai côtoyés. Les mécaniciens étaient bien sûr intégrés et indispensables dans le groupe d'hommes qui constituait l'escadron.... »*

Ces trois témoignages sont déjà parus dans des précédents Anfas contact ( N°47, décembre 2006 et N°62, juin 2009). Mais, pour ce cinquantenaire, j'avais envie de vous les refaire lire et, si vous m'y autorisez, de vous les donner à penser.

Jacques PENSEC.

(1) membre d'honneur de l'ANFAS ; décédé le 25/02/2013.

(2) membre de l'ANFAS ; toujours en excellente santé !

(3) membre de l'ANFAS ; décédé le 17/9/2006.

## L'ANFAS se souvient

Le samedi 21 juin, à l'issue de la journée des 80 ans de l'Armée de l'Air sur la base « Cdt Marzac » de Cazaux, les familles Camou et Pouech et 70 membres de l'Amicale du Bretagne et de l'ANFAS ont rejoint la plage de la Salie, au sud d'Arcachon.

En présence du Cne Ménard et du Cne Jean-Maire des Ramex Delta, représentant le Gal Charaix, de M. le général Courthieu, ancien commandant des FAS, de M. Jean-Jacques Eroles, maire de La Teste de Buch, de son adjoint, M. Jean-Claude Vergnères, ancien de l'Armée de l'Air et des représentants de l'Office National des Forêts, les enfants Camou et Pouech ont dévoilé la stèle à la mémoire de 3 membres d'équipage de l'Escadron de Bombardement « Bretagne », disparus dans l'Atlantique sur Mirage IV.

Les noms des Ltt Christian Lalanne, pilote, 34 ans, Ltt Camou Bernard, pilote, 36 ans et Cne Hervé Pouech, navigateur, 30 ans, sont désormais à la vue de tous les passants de ce beau coin des Landes, au bord de l'océan. Nous léguons à ces passants le devoir de mémoire pour ces trois officiers des FAS. Mais nous ne les oublions pas.

La rédaction



## Un équipage C135 F en transe.

Le 9 décembre 1967, décollage d'Avord du C 135 F N° 475 pour la mission W 611 avec 4 ravitaillements programmés. La météo n'est pas excellente mais c'est jouable ! On avisera sur place.

Effectivement, à l'altitude de vol des ravitaillements, le C 135 F est dans les nuages. Les RVT ne sont pas possibles car les rejointes C 135 F-

Mirage IV ne peuvent pas se faire dans les conditions de sécurité des vols d'entraînement.

Selon la procédure, c'est le C 135 F qui est responsable de la manœuvre afin de trouver une altitude de vol dégagée pour effectuer les rejointes et les ravitaillements. Pendant ce temps, les Mirage IV doivent attendre, à leur niveau initial, le nouveau niveau de vol des RVT défini par le C 135 F et le contrôle au sol.

Et là ! La peur de notre vie. Le C 135 F, en montée dans les nuages - visibilité à peu près nulle - est croisé par le 1<sup>er</sup> Mirage IV programmé en ravitaillement, lui aussi en montée.

La collision est évitée de justesse. De la cabine, on voit devant nous le Mirage IV en vraie grandeur, avec la PC. En passant dans le souffle du M IV, la turbulence est importante : le C 135 F entre en vibrations et le bruit est assourdissant. Pour le IV, RAS. Il n'a pas vu le C 135 F. Spectacle impressionnant, grandiose, mais très dangereux.

L'incident n'a duré que quelques secondes. L'équipage reprend ses esprits. La mission continue et les RVT se déroulent normalement. Vol dans les nuages : 30 minutes. Durée du vol 5h15.

Évidemment, au retour, par téléphone, l'équipage du IV en cause reçoit une sérieuse engueulade.

Si le Mirage IV avait percuté son ravitailleur par en-dessous, le bilan aurait pu être de 6 morts par non-respect des procédures.

L'équipage du Mirage se reconnaîtra.

Colonel Guy NAILLON.

