



Enfant des Forces aériennes stratégiques, je mesure particulièrement tout ce que l'univers de la dissuasion aéroportée m'a apporté au cours des dix-sept années pendant lesquelles j'ai eu l'honneur de la servir. Vient alors le moment de se poser la question : comment poursuivre l'aventure autrement ? J'ai trouvé dans l'ANFAS le moyen que je recherchais. J'ai la volonté m'inscrire dans une démarche de modernisation et d'innovation dans le respect de notre culture et la défense de notre identité. À mes yeux, l'enjeu essentiel est de réussir l'amalgame inter-générationnel.

Col Jean-Charles Lenoble,
Vice-président de l'ANFAS

Les 14 années d'activité passées au sein des forces aériennes stratégiques, tout d'abord en tant que commissaire d'active puis comme officier de réserve m'ont fait développer un attachement tout particulier pour ce grand commandement. Aussi, avoir l'opportunité et l'honneur d'exercer le poste de trésorière de l'ANFAS s'inscrit dans le prolongement du chemin déjà parcouru avec les FAS et c'est avec plaisir que je vais conduire cette mission. Par conséquent, je m'engage à m'investir pleinement dans ce rôle en faisant montre de disponibilité et de rigueur afin de contribuer à la pleine réussite de tous les projets de l'association.

CRC1 (R) Annie Poirer,
trésorière de l'ANFAS

Mot du président

Bonjour à tous, cher(e)s membres de l'association nationale des forces aériennes stratégiques,

C'est un grand plaisir et un honneur de m'adresser à vous en ce début d'année 2016 ; lors de la dernière Assemblée générale, vous m'avez accordé votre confiance en me permettant de rejoindre le conseil d'administration de notre association. La première question que je me suis posée est : que puis-je faire au service de notre communauté pour partager notre idéal commun de vivre et agir ensemble pour que perdure notre culture et notre histoire acquises dans la mise en œuvre de la composante Air de la dissuasion nucléaire française ?

Dans cette perspective, je partagerai avec vous la formule d'Ernest Renan dans Qu'est-ce qu'une Nation :

« Ce qui constitue une nation, ce n'est pas de parler la même langue, ou d'appartenir à un groupe ethnographique commun, c'est d'avoir fait ensemble de grandes choses dans le passé et de vouloir en faire encore dans l'avenir... »

Oui, le lien de fraternité d'armes intergénérationnel doit animer notre action c'est-à-dire donner une âme à notre collectivité en partageant mémoire, expérience actuelle et vision de notre futur dont nous avons le devoir de le rendre toujours possible.

Ce lien supporte toute la finalité de l'association tant sur le plan de l'aide morale et matérielle pouvant être apportée à d'éventuels camarades en difficulté que sur la contribution à des études ou manifestations ayant pour but de préserver le patrimoine acquis pendant plus de cinquante ans.

À ce stade, je souhaiterais exprimer toute ma gratitude au président Jacques Pensac, à notre regretté, chaleureux et efficace Christian Auzépy, au trésorier Alexandre Jourdan, et à tous les anciens membres du Conseil d'administration qui ont contribué au fondement et au succès de l'Association depuis vingt ans. J'ai une pensée très émue en évoquant le souvenir de tous ceux qui nous ont quittés en mission au service des FAS ainsi qu'aux membres de l'ANFAS disparus depuis sa création.

Avant de confier la parole au président d'honneur – chef de ce grand commandement et de laisser partager leurs convictions à tous ceux qui ont pris la relève dans le Bureau, je souhaiterais rappeler quelques lignes lues dans *Le Fil de l'épée* pour qualifier l'idéal qui nous unit :

« Aux soldats d'aujourd'hui, comme à ceux de naguère, il faut un culte qui les rassemble, les réchauffe et les grandisse » (citation de mon discours d'adieu à l'armée de l'air, repris dans l'ANFAS Cont@ct N°40 de septembre 2005)

Mes chaleureuses pensées à tous et à toutes, en espérant pouvoir, bientôt, échanger de vive voix.

Général Pierre-Henri Mathe,
commandant les forces aériennes stratégiques de 2002 à 2005

ANFAS CONT@CT

N°1 - Mars 1999

Jacques Pensec, navigateur MIR 4. Président ANFAS
Mardi 13 février 1963

Coup dur à l'équipe de marque *Mirage IV*

Depuis l'été, le Commandant Jeanjean, chef de l'équipe de marque, a complété son personnel : Lecoz, Dumas, Planes comme pilotes ; Barbe le premier navigateur a été rejoint par Guichemere, Loisy et Senegas. Les officiers mécaniciens Woiline, Descroix, Hourdin, Lasserre sont rassemblés autour du Cne Brigot et parmi les « mécanos » soigneusement sélectionnés on trouve Liotard et Maignal... Tout ce monde forme l'équipe de marque *Mirage IV* dont le programme est placé sous la responsabilité du Colonel Villetorte.

Le CEAM prépare l'expérimentation du futur bombardier stratégique français dont l'arrivée à Mont-de-Marsan est prévue pour l'automne. Pour le moment, le centre d'intérêt se trouve à Brétigny. Jeanjean et Barbe ont déjà volé sur le 01 qui vient d'être mis à la disposition de la marque pour lâcher les trois autres équipages. Tous ont étudié l'avion à fond et tous sont fin prêts.

Dumas et Loisy sont à Brétigny depuis une quinzaine ; le mauvais temps et les ennuis techniques les ayant retardés ils ont fini par faire leur premier vol l'après-midi du 12.

Le *Mirage IV* 01 vient de faire trois vols successifs sans la moindre panne. C'est un avion splendide qui détient déjà le record du monde de vitesse sur 1.000Km en circuit fermé à plus de 1.800Km/h.

Le lâcher de Planes et de Senegas, qui viennent de se poser en Flamant en provenance de Mont-de-Marsan, est prévu pour l'après-midi. Alors que l'équipage se présente au Cdt Jeanjean, celui-ci lui annonce un changement de programme. C'est lui qui va faire le prochain vol avec Barbe. Petite déception accompagnée d'un relâchement de la tension nerveuse.

Après le déjeuner en commun, Dumas et Loisy, retournent à Mont-de-Marsan tandis que l'équipage « évincé » assiste aux préparatifs de Jeanjean et de Barbe. Ce dernier, se ravisant, enfle un pull sous sa combinaison « *Il fait froid, dès fois que l'on s'éjecterait* » dit-il en riant. L'équipage restant au sol gagne la salle d'écoute du CEV pour assister au décollage et suivre le vol au travers du dialogue pilote-contrôleur.

En fin de montée, à 30.000 pieds, du côté d'Orléans le 01 vire vers l'est. Il est en vol depuis 10minutes. Soudain la voix du pilote change de ton, inquiétante. « *panne, panne, panne* ». Suivent des indications précipitées : explosions, allumage des voyants feu et surchauffe et de la quasi totalité du tableau de pannes... Jeanjean annonce qu'il fait demi-tour puis... plus rien ! Les radars du CEV perdent l'écho. Un peu plus tard un avion repère l'épave du *Mirage IV*.

Epilogue

L'avion devenu incontrôlable, une seule issue : l'éjection mais la liaison entre les deux hommes est coupée. Secondes d'angoisse où tout se précipite, où se jouent la vie, la mort d'un équipage. L'avion est en piqué, le sol monte, que fait le navigateur ? Soudain un bruit sourd, le siège arrière est parti ! Jeanjean s'éjecte aussitôt, un choc, le parachute s'ouvre, il voit entre ses jambes l'avion en feu percuter. Peu après il est au sol, indemne.

De son côté, Barbe, isolé et sans liaison radio, réalise très vite la gravité de la situation. Il décide de s'éjecter au grand soulagement de son pilote. Il est retrouvé inanimé, grièvement blessé au bras gauche et aux deux jambes. La séquence d'éjection s'est mal déroulée, le boîtier de tête de son siège ayant heurté la trappe.

Intégrer les forces aériennes stratégiques impose un engagement fort qui n'accepte pas la demi-mesure. Les 10 années passées au sein de ce commandement m'ont tant apporté qu'œuvrer au sein de l'association est un prolongement logique de cette volonté de servir une mission qui est au cœur de l'autonomie stratégique et de la liberté d'action du pays.

Cdt Jean-Christophe
Pitard-Bouet,
secrétaire de l'ANFAS

Le 14 juillet 1964 aux Champs Elysées, tandis que trois box de quatre *Mirage IV* A passaient au dessus de l'enfant que j'étais, je n'imaginais pas qu'un jour j'aurais l'honneur d'être Administrateur de l'ANFAS. Alors que je retraçais l'histoire du *Mirage IV*, puis celle du *Mirage 2000 N*, puis leur cinquantenaire, les Forces aériennes stratégiques, – dont la spécificité de la mission nucléaire fascine par sa nature et par sa gravité –, m'ouvrirent leurs portes avec confiance, puis au fil du temps m'accueillirent comme un frère d'arme, devenant membre d'honneur de l'EC 1/4 Dauphiné. De ce lien naquirent des contacts passionnants et des amitiés qui durent.

Désormais, en apportant mon expérience professionnelle et ma contribution au rayonnement, aux projets, aux activités actuelles et futures de l'ANFAS, j'ai l'ambition de préserver l'histoire passée et en cours, de faire vivre la mémoire des FAS, de son personnel et de développer les actions de valorisation et d'esprit de corps du plus ancien commandement de l'armée de l'air.

Hervé Beaumont
secrétaire adjoint
de l'ANFAS



DR

Retrouver l'esprit de la mission dans une association, voilà ce qui m'a poussé à rejoindre l'ANFAS. Nous avons et aurons toujours besoin les uns des autres. En tant qu'officier d'active et ancien commandant de l'escadron de chasse 2/4 « La Fayette », je souhaite faire vivre les liens qui nous unissent. Ils font notre force, lorsque certains d'entre nous doivent faire face à des difficultés. Mon objectif est de développer les services rendus aux membres de l'ANFAS : mettre à leur disposition un réseau de contacts utiles, organiser des rassemblements réguliers de notre communauté, informer les membres sur l'actualité de nos unités, réfléchir à notre avenir, faciliter l'accès aux archives afin de les valoriser.

Lcl David Marty
membre du conseil
d'administration

Barbe restera de longues semaines à l'hôpital de Percy. Sur son lit de souffrance il rédigera tout de même une bonne partie du manuel navigateur et aura, plus tard, le bonheur de revoler sur *CI35F*. Sur le trajet retour vers Brétigny, encore sous le choc émotionnel de l'éjection, en combinaison et parachute sous le bras, des gendarmes interceptent Jeanjean pour le conduire directement chez le Chef d'état-major de l'armée de l'air. En effet ce dernier est attendu d'urgence à l'Élysée pour donner quelques explications au Général de Gaulle. L'enquête conclut à un éclatement du turboalternateur comme cause initiale de l'accident.

Cet équipement ne sera pas retenu sur la série. Par la suite le *MIRAGE IVA* se révélera être un avion fiable. Très peu d'accidents auront une cause technique.

Il fallut attendre six mois pour reprendre les vols sur le *MIRAGE IV 03*, mais le programme de travail fut finalement respecté.

– 36 ans déjà – Les souvenirs s'estompent. Mais de cet accident il faut retenir que Barbe, dans le noir et Barbe. Ce dernier, se ravisant, enfle un pull sous sa combinaison « Il fait froid, dès fois que l'on s'éjecterait » dit-il en riant.

L'équipage restant au sol gagne la salle d'écoute du CEV pour assister au décollage et suivre le vol au travers du dialogue pilote-contrôleur.

En fin de montée, à 30.000 pieds, du côté d'Orléans le 01 vire vers l'est. Il est en vol depuis 10 minutes. Soudain la voix du pilote change de ton, inquiétante. « *Panne, Panne, Panne* ». Suivent des indications précipitées : sans informations, avait la décision la plus difficile à prendre. De lui dépendait le salut de son pilote.

Pour Jeanjean tout était clair, mais sa conscience lui interdisait d'abandonner l'avion sans être sûr que son navigateur avait pris sa chance. Il s'est donc éjecté au tout dernier moment.

Chapeau à nos deux compagnons qui ont montré là un bel exemple de l'esprit d'équipage, esprit qui perdure encore au sein des escadrons d'avions de combat biplaces où la voie tracée par les pionniers des *Mirage IV* demeure.

Intervention du GCA SCHULER,

commandant les Forces aériennes stratégiques
lors de l'AG ANFAS à Taverny,
le jeudi 3 décembre 2015



Monsieur le Président, Messieurs les officiers généraux, Messieurs les officiers, Mesdames et Messieurs, chers camarades et amis des Forces aériennes stratégiques,

Permettez-moi de me présenter brièvement. Je suis le général Bernard Schuler, promotion 1981 de l'École de l'Air, originellement pilote de chasse réorienté navigateur sur C135 où j'ai eu une carrière opérationnelle riche et passionnante. J'ai donc en quelque sorte grandi dans les FAS. Un commandement que j'ai quitté en 1999 pour le retrouver, 15 ans après, en 2014, comme second des FAS, puis depuis le 1^{er} juillet 2015, comme commandeur des FAS, le 24^e d'une longue lignée.

À titre personnel et en tant que commandant des Forces aériennes stratégiques, j'ai donc beaucoup de plaisir à me trouver aujourd'hui parmi vous, à retrouver de grands Anciens qui ont vu naître les FAS en 1964 et qui ont contribué à les bâtir.

Ces retrouvailles à Taverny sont prévues de longue date et se déroulent malheureusement dans une période difficile, marquée par les attentats qui ont frappé durement la France, à Paris le vendredi 13 novembre. Une période tendue, une « situation de guerre » selon les termes choisis par le Président, qui est aussi marquée par la solidarité nationale et le recueillement, notamment à travers l'hommage rendu aux victimes aux Invalides vendredi dernier.

À la suite de ces attentats, l'état d'urgence décrété par le président de la République pour renforcer la sécurité des Français a aussi eu pour conséquence de limiter l'accès des sites militaires. Quoiqu'il en soit, la raison de votre venue à Taverny et la vocation de l'association ont bien sûr conduit à maintenir la célébration de ce 20^e anniversaire de l'ANFAS, ici à Taverny.

De fait, vous venez, vous revenez ici à Taverny, sur la base historique des FAS qui a vu naître votre Association. Le général COURTHIEU était, cette année-là, le commandant des FAS. Depuis, cette base 921 de Taverny a beaucoup changé: après le transfert en 2011 de Taverny à Villacoublay de l'état-major des FAS, elle est devenue un EAR - Établissement Air Rattaché à la base de Creil mais Taverny demeure un point d'appui incontournable pour la mission de dissuasion au travers du COFAS que vous avez pu visiter ce matin.

Aujourd'hui, la Nation compte plus que jamais sur ses forces armées pour assurer sa défense et sa sécurité, sur le territoire national et en opérations. Croyez-moi, l'armée de l'air et les FAS y tiennent toute leur place. Par-delà ce renfort de la protection et de la sécurité de la population, les événements tragiques, les actions terroristes qui ont marqué Paris appellent aussi une plus grande solidarité. Comme les autres associations, l'ANFAS y contribue, à sa manière, et dans son périmètre statutaire, pour apporter son soutien aux aviateurs et à leur familles, et pour faire vivre le patrimoine de l'armée de l'air en l'inscrivant dans le témoignage, historique et humain, de l'engagement des Forces aériennes stratégiques au service de la dissuasion et de la Paix.



Je rends hommage aux membres de l'association qui se sont impliqués avec enthousiasme dans cette mission, et qui malheureusement nous ont récemment quittés, à l'image du Général Christian Auzepy que j'ai connu dans ses fonctions au sein des FAS. Des membres de l'association qui ont porté l'ANFAS depuis 20 ans. L'association fut en effet créée, ici même, il y a 20 ans, sur une idée portée par le général Alain Courthieu, l'un de mes anciens chefs et prédécesseur à la tête des FAS. Comme un clin d'œil historique, c'est le Général Courthieu qui m'a donné le commandement de l'escadron de ravitaillement en vol 00.093 « Bretagne » en 1997, unité qui venait de reprendre les traditions de l'escadron de bombardement 2/91 sur *Mirage IV*.

Au travers de cette association, la volonté en 1995 était de faire vivre les valeurs reliant ceux et celles qui ont servi ou servent encore dans les FAS en leur proposant un espace de rencontre, de témoignage et d'échanges. Ces valeurs de partage et de solidarité ont trouvé un écho particulier lors des 50 ans des FAS, célébrées à Istres début octobre 2014. Le rôle, l'investissement de l'ANFAS, aux côtés des FAS, dans l'organisation de cet événement a été majeur :

je tenais à vous remercier collectivement pour votre implication. Le succès de cette manifestation présidée par le Général de Villiers, chef d'état-major des armées vous revient de droit. Un anniversaire qui a marqué, qui a fait parler et écrire sur les FAS et dont beaucoup de mes interlocuteurs, civils et militaires, me parlent encore. La réussite de cette célébration vous revient de droit, soyons-en remerciés !

Je voulais aussi témoigner de ma gratitude à celles et ceux engagés à la tête de l'association, en premier lieu au président, Jacques PENSEC, et à travers lui, à tous les membres du conseil d'administration et plus largement à tous celles et ceux qui ne comptent par leur temps dans l'action bénévole qu'il consacre à l'ANFAS.

Le renouvellement du conseil d'administration de l'association est aujourd'hui à l'ordre du jour. J'entends les inquiétudes pour assurer la relève : il y a un risque identifié par les statuts ; il y a aussi bien évidemment une opportunité à saisir pour encourager, accompagner et susciter l'implication, notamment celle des plus jeunes au sein de l'association. J'espère que le message que j'ai fait passer en ce sens aux commandants d'unité portera ses fruits et suscitera une ou des vocations. Je note que ce renouvellement des conseils d'administration est une préoccupation partagée par l'ensemble du milieu associatif : j'accueillais la semaine dernière à Villacoublay l'ANTAM, l'Association nationale du transport aérien militaire qui doit procéder à l'élection-réélection de son président en 2016, avec comme maître-mot l'intégration de « jeunes », si possible en activité, dans le CA.



L'histoire des FAS est une grande réussite organisationnelle et technologique. Elle est surtout une extraordinaire aventure humaine, s'appuyant sur des valeurs que vous contribuez à maintenir, au sein de l'ANFAS, à travers les générations. C'est sur la base de cet héritage précieux, que se forment aujourd'hui les Forces aériennes stratégiques de demain.

Après cette longue entrée en matière, je souhaitais vous proposer une photographie, un état de santé des FAS en 2015. Des FAS qui ont changé et qui se sont adaptées à l'environnement sécuritaire et aux évolutions organisationnelles dans l'armée de l'air, et au sein du ministère de la défense en général.

Une chose n'a pas changé depuis 1964, c'est la raison d'être des FAS, son ADN : la mission de dissuasion au sein de l'armée de l'air. Ce qui n'a pas changé non plus, c'est l'insigne des FAS (le Gant de fer/le Glaive et la Colombe de la Paix).

Le Livre Blanc sur la Défense et la Sécurité Nationale de 2013 a clairement conforté la place de la dissuasion comme une fonction stratégique à part entière, une fonction complémentaire des missions de protection et d'intervention. Cette dissuasion nucléaire constitue toujours pour la France l'assurance ultime de la défense de la Nation, de sa population et de ses intérêts vitaux. Cette priorité s'est traduite, dans la Loi de programmation militaire et les budgets du ministère de la Défense, par des arbitrages financiers permettant de moderniser les moyens de la dissuasion.

Le 19 février 2015, le Président François Hollande s'est exprimé sur la dissuasion nucléaire à Istres. À ma connaissance, c'est la première fois qu'un président de la République s'exprimait sur ce sujet sur une base aérienne de l'armée de l'air. Lors de son allocution, il a tout particulièrement insisté sur la pertinence de la dissuasion nucléaire dans le contexte sécuritaire international actuel. Il a souligné la complémentarité entre les 2 composantes : la composante océanique et la composante aéroportée dans les missions de la dissuasion nucléaire. Des composantes complémentaires, non hiérarchisées qui apportent, par leurs qualités propres, un large spectre de modes d'action au président de la République si la situation l'exigeait.

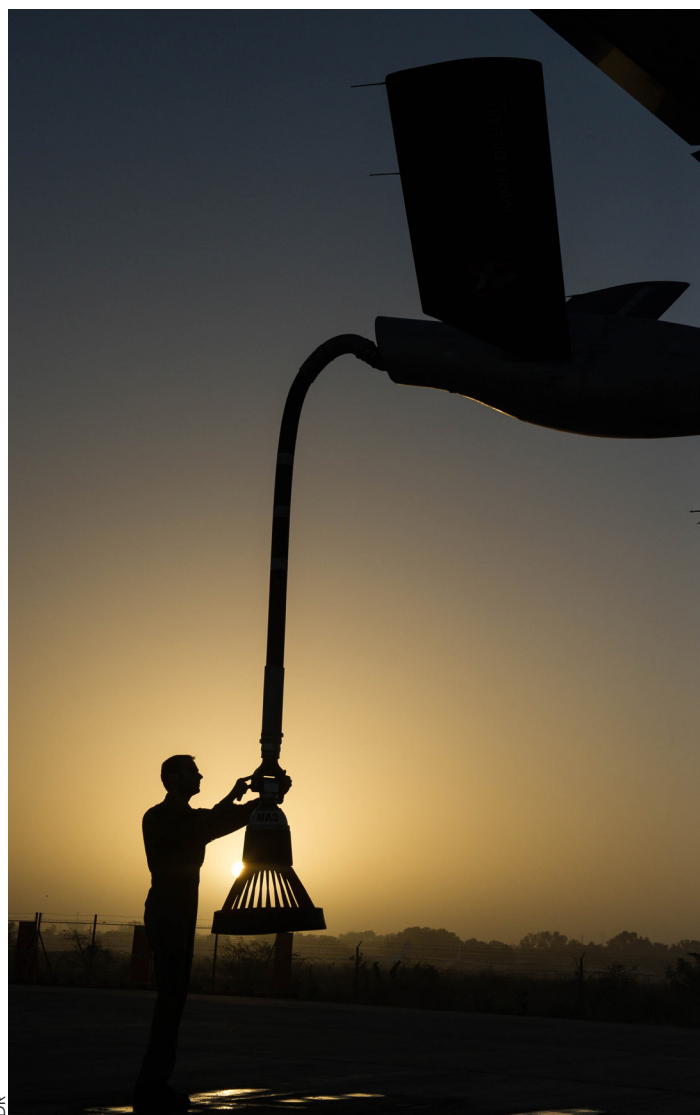
Ces orientations fortes du président de la République permettent de conforter l'avenir des FAS et de poursuivre, en confiance et avec sérénité, le programme de modernisation et d'adaptation engagé en 2009, avec la mise en service de la nouvelle tête aéroportée, dont le fonctionnement a été garanti par le programme de simulation de la Direction des applications militaires du CEA. Cette tête a été intégrée sur une version améliorée du missile ASMP, l'ASMP-A, dont les qualités de vol et les caractéristiques techniques sont remarquables. Ce missile ASMP-A a pris la relève de l'ASMP, mis en service en 1986 sous Mirage IV. Il équipe aujourd'hui les avions de chasse des FAS :

- le Mirage 2000N, porteur de l'ASMP depuis 1988 et qui conservera cette mission jusqu'en 2018, année du retrait du service programmée de cet avion en service au sein de l'escadron de chasse 2/4 « La Fayette » basé à Istres.
- les Rafale B de l'escadron de chasse 1/91 « Gascogne » de Saint-Dizier depuis 2010.

En parallèle de cette modernisation du couple avion/missile, les infrastructures des FAS ont été rénovées et adaptées pour intégrer les technologies les plus récentes en matière de sécurité, de communication et de fusion de l'information.

Sur le plan géographique, les FAS sont aujourd'hui moins nombreuses, moins dispersées qu'à l'origine. De fait, l'armée de l'air a réduit considérablement son format, le nombre de ses bases aériennes, le nombre de ses avions et de ses unités opérationnelles. La France a abandonné, sur décision du président de la République, la composante sol-sol du Plateau d'Albion puis réduit à 2 le nombre de ses escadrons de chasse nucléaires. Aujourd'hui, les FAS assurent la permanence de la dissuasion sur plusieurs sites de l'armée de l'air :

- Taverny pour le COFAS 1 et Lyon Mt Verdun pour le COFAS 2 dit de dévolution ;
- Villacoublay pour l'état-major,
- Istres, avec le GRV 2/91 « Bretagne » et l'ESTS 15/93, deux unités qui sont regroupés depuis l'été 2014 au sein de la 31^e Escadre aérienne de ravitaillement et de transport stratégiques équipée des valeureux C135,
- Istres toujours, avec le prestigieux escadron de chasse 2/4 « La Fayette » sur Mirage 2000N, dont nous allons fêter dignement le Centenaire au printemps 2016 à Luxeuil, à Marnes la Coquette et bien sûr à Istres ;
- Saint-Dizier, avec l'escadron de chasse 1/91 « Gascogne » sur Rafale B au sein de la 4^e escadre de chasse créée en septembre dernier. Cette escadre FAS va intégrer très prochainement en 2016 l'ensemble des mécaniciens de l'unité technique « Rafale » de Saint-Dizier ;
- Brétigny, avec l'escadron Syderec, assurant la mise en œuvre de transmissions spécifiques ;
- Avord enfin, qui soutient une unité logistique spécialisée.



Les bases d'Avord, d'Istres et de Saint-Dizier disposent de zones d'alerte pour accueillir les *Mirage 2000N* et les *Rafale B*. Les bases d'Avord, d'Istres, d'Evreux, de Solenzara et de Mont-de-Marsan accueillent les *C135* au titre du déploiement.

L'année 2018 sera assurément une année charnière pour les FAS. J'ai évoqué le retrait du service du *Mirage 2000N* pour 2018. L'escadron de chasse 2/4 qui met en œuvre aujourd'hui le *M2000N* à Istres poursuivra sa mission sur *Rafale B*, à Saint-Dizier et sera intégré à la 4^e escadre de chasse. De sorte qu'en 2018, les 2 escadrons *Rafale* des FAS seront stationnés à Saint-Dizier : ces 2 escadrons continueront bien sûr de se déployer régulièrement lors de nos exercices, dans les zones d'alerte d'Avord et Istres.

2018 sera également l'année de l'arrivée à Istres du premier exemplaire du successeur de nos *C135* : le *Phénix*, version ravitailleur de l'*Airbus A330* dont la mise en service opérationnelle est prévue en 2019 au sein de la 31^e escadre aérienne de ravitaillement et de transport stratégiques créée à Istres le 27 août 2014. Les derniers *C135*, les plus récents, quitteront donc le service actif en 2025. À terme, la 31^e escadre d'Istres sera équipée de 12 *A330-Phénix*. Ces appareils modernes, particulièrement fiables et matures sur le plan technique, remplaceront nos 14 ravitailleurs *C135* et les 5 appareils de transport stratégique de l'escadron de transport 3/60 « Esterel » aujourd'hui rattaché à la Brigade aérienne d'appui et de projection (nouvelle appellation du COTAM). En clair, l'Esterel rejoindra les FAS, ce qui n'est pas infondé lorsqu'on reprend l'histoire de cette unité qui a largement contribué au soutien des missions des FAS dans les années 60.

L'arrivée de nouvel avion polyvalent – Ravitailleur et de Transport – *Phénix* dans les FAS et l'armée de l'air est un projet complexe qui s'inscrit dans la durée. La réalisation de ce projet, de cette transition entre 2 systèmes, doit garantir la tenue du contrat lié à la mission de dissuasion nucléaire, et permettre de continuer à contribuer aux engagements en opérations extérieures (les ravitailleurs sont indispensables pour mener des missions en Afrique ou au Levant et restent, dans toute opération aérienne, une denrée rare).

La transition *C135-Phénix* sera aussi un défi pour passer d'une culture Boeing à une culture Airbus. Par-delà ce volet formation, ce projet majeur nécessite la réalisation d'un programme majeur d'infrastructure opérationnelle et aéroportuaire qui a débuté, qui va durer 10 ans, et qui va conforter la place de la base aérienne d'Istres dans la mission de dissuasion et comme pôle de projection stratégique de l'armée de l'air et des armées.

Au bilan, beaucoup de projets ambitieux et stimulants pour les FAS, beaucoup de changements en perspective et des problématiques croisées à intégrer. Une adaptation qui doit se faire, en garantissant en permanence, notre mission de dissuasion, et en participant aux autres missions de l'armée de l'air : la police du ciel avec les *Rafale B* du 1/91 et le *C135* du 2/91, les opérations extérieures avec les équipages *M2000N* du 2/4 engagés actuellement en Jordanie, ceux des *Rafale B* et des *C135* déployées en Afrique et au Levant.



En guise de conclusion, je dirai que j'ai l'honneur de commander des FAS engagées, opérationnelles, crédibles et modernisées, valorisées et reconnues dans ce qu'elles apportent à l'armée de l'air et aux armées. C'est une grande satisfaction et une grande fierté : c'est aussi pour moi une lourde responsabilité pour faire en sorte que le niveau de professionnalisme et d'exigence soit porté au plus haut dans les unités des FAS

Ce niveau d'exigence est le fruit de l'entraînement spécifique des FAS, de la rigueur de ses procédures, du réalisme de ses exercices. C'est aussi et surtout le résultat de l'implication du personnel des FAS dans une mission en laquelle il croit.

Et pourtant, le personnel qui sert dans les FAS n'est pas très nombreux. Depuis son origine, le commandement des FAS a traditionnellement été un commandement à taille humaine, ce qui a aussi des vertus.

Il reste aujourd'hui, un commandement modeste, mais robuste en termes de ressources humaines : en 2016, les FAS compteront environ 2000 personnes, soit l'équivalent d'une base aérienne standard, à comparer aux quelque 44000 aviateurs du ministère de la Défense dont seulement 75% d'entre eux servent au sein de l'armée de l'air. Cette réduction du format de l'armée de l'air est une réalité qui résulte notamment du développement des directions et



services interarmées du monde des soutiens (infrastructure, télécommunications, soutien général,...).

La vocation opérationnelle historique des FAS se traduit dans la répartition de son personnel qui œuvre pour la mission de dissuasion et qui contribue aussi et dans le même temps aux autres missions de l'armée de l'air. Les compétences élargies des moyens des FAS sont ainsi utilisées au quotidien : la polyvalence est désormais une réalité car les FAS disposent avec le *Rafale* et disposeront très bientôt avec le *Phénix* d'avions performants, modernes, parfaitement adaptés aux besoins d'une mission qui sera plus complexe et donc plus exigeante.

Chers membres de l'ANFAS, et avant que ne s'ouvre cet AG ordinaire, j'espère vous avoir éclairés sur la réalité des FAS, 51 après leur création. Des FAS unies, bien impliquées dans l'adaptation de l'armée de l'air et des armées et préparées à faire face.

Je vous remercie de votre attention

Le Phenix ou l'avenir du ravitaillement en vol

Ce nom a été donné par l'armée de l'air à la version française de l'*A330 MRTT* (*Multi-Role Tanker Transport*), version militarisée de l'*Airbus A330* dont plus d'un millier sont en service dans le monde.

Cet avion est réalisé par Airbus Defence and Space en modifiant un A330-200 civil produit à Toulouse par Airbus.

La modification :

- ajoute des équipements de ravitaillement (pompes, nacelles, boom) et les systèmes de commande et de visualisation associés
- militarise les systèmes de l'avion (nouveaux équipements tels que TACAN, Liaison 16, remplacement des VHF civiles par des V/UHF, du transpondeur civil par un IFF, ajout des circuits de ravitaillement dans le FMS)
- mais ne diminue pas les capacités de l'avion de base pour ce qui concerne la capacité cabine ou soutes : les réservoirs structuraux de l'*A330-200* lui permettent d'emporter jusqu'à 139 m³ de carburant (111 t), ce qui rend inutile le recours à des réservoirs additionnels.

Ainsi le Phenix méritera l'appellation *MRTT* en pouvant être opéré dans différentes configurations cabine :

- une configuration légère avec seulement 88 sièges dans la partie arrière de la cabine ;
- une configuration de transport de passagers avec 271 sièges ;
- deux configurations EVASAN, l'une intégrant 10 modules MORPHEE, l'autre permettant de transporter jusqu'à 40 patients avec un suivi médical plus léger – avec toujours les 88 sièges « de base ».

Le *Phenix* a ainsi vocation à remplacer les *C-135* et *KC-135* du Bretagne, mais aussi les *A310* et *A340* de l'Esterel, avec une flotte prévue de 12 appareils pour en remplacer donc 19.

Dans toutes ses missions, et quel que soit le critère retenu, un *Phenix* offrira au moins 50% de capacité supplémentaire par rapport au *C-135* – et souvent nettement plus...

C'est ce qu'ont pu constater les utilisateurs actuels du *MRTT* (Australie, Arabie Saoudite, EAU, Grande Bretagne), et il équipera certainement d'autres armées de l'air européennes – en plus des commandes déjà en cours (Singapour, Corée) ou en préparation (Inde)

Le premier *Phenix* est d'ores et déjà en fabrication, le programme ayant concrètement démarré fin 2014. Il sera livré à l'automne 2018, après une année d'essais de qualification, et le programme devrait s'achever en 2025 – mais la carrière du *Phenix* se poursuivra de nombreuses années et nul doute que de nombreux développements seront entrepris pour tirer parti des remarquables capacités de la plate-forme...

Jean-Pierre Cornand
Président d'Airbus Military France



Le « La Fayette » dans l'opération CHAMMAL



Conséquence de la progression fulgurante de l'État islamique en Irak et en Syrie et de la menace que fait peser cette organisation, une coalition internationale, à laquelle participe la France, est mise en place fin 2014 pour la combattre. Le dispositif français s'appuie à l'origine en partie initialement sur des *Mirage 2000 D* déployés sur la base Jordanienne d'As Safaoui (nom de code H5) dès novembre 2014. Des missions sont alors programmées quotidiennement au-dessus de l'Irak. Pendant presque un an, les avions et équipages de Nancy seront les seuls à intervenir depuis la Jordanie. Mais à l'été 2015, à la suite de la décision du chef d'état-major de l'armée de l'air, l'escadron de chasse 02.004 « La Fayette » est déployé en soutien des *Mirage 2000 D*. Le plot chasse de H5 est alors composé de trois *Mirage 2000 D* et des trois *Mirage 2000 N*, tout juste équipés d'un poste radio « secure ».

C'est dans ce contexte que mon pilote et moi-même sommes désignés pour le premier détachement de l'escadron. C'est une grande fierté pour nous mais également une certaine pression. Le premier détachement des avions d'Istres depuis le conflit libyen sera forcément regardé avec une certaine attention. Une préparation minutieuse aux procédures au vol en MFE (*Mixed Fighter Employment*) avec l'escadron 01.003 « Navarre » et une préparation sol poussée nous permettent d'aborder le détachement sereinement.

Le premier contact avec la Jordanie est saisissant. Après avoir embarqué au mois de juillet dans l'*A400M* sous la pluie à Orléans, nous débarquons sur H5, au milieu du désert par une température de l'ordre 40°C. Mais pas le temps de s'apitoyer sur notre sort ! Nous devons rapidement prendre nos marques. Les appareils arrivent d'Istres dans deux jours et les vols en patrouille mixte commencent le jour suivant. Nous peaufinons la préparation tout en se familiarisant avec notre nouvel environnement. Ainsi, nous révisons les SPINS (*SPecial IN-Struction*), les ROEs (*RULES Of Engagement*), l'ACO (*Airspace Coordination Order*) mais surtout les procédures CSAR (*Combat Search And Rescue*). Nous devons maîtriser parfaitement toutes les procédures du théâtre avant de rentrer dans la danse.



Les vols commencent, les premières bombes sont tirées par les *Mirage 2000 D* puis rapidement des GBU12 sont tirées par des *Mirage 2000 N*. Enfin, arrive notre premier vol. Après un long briefing détaillé de notre leader, l'officier renseignement nous expose la mission du jour. L'ATO (*Air Task Order*), la zone de travail, les autres appareils en vol au même moment, les drones présents nous sont présentés. Enfin, la situation tactique, les dernières frappes, les derniers événements et les zones d'éjection prioritaires, éloignées de Daesh, et les

éléments CSAR du jour achèvent le briefing. Nous partons dans la foulée aux avions pour une mission de CAS (*Close Air Support*) au-dessus de la raffinerie de Baiji. Bien qu'ayant identifié la présence d'un camion suspect, nous rentrons sans avoir jamais reçu l'autorisation de tir. L'accueil au retour de cette première mission au-dessus de l'Irak est mémorable. L'ensemble du détachement nous attend le long du taxiway pour nous saluer puis c'est le traditionnel passage au bac pour la première « mission fox ».

Par la suite, les vols de CAS se succèdent et le travail au sein de la patrouille se met en place de plus en plus efficacement. Après le ravitaillement en vol et le transit vers la zone de travail, le navigateur du *Mirage 2000 D* prend contact avec le JTAC américain qui nous a en compte. Ce dernier nous fait un bref résumé de la situation au sol avant de nous donner un « task ». Bien souvent, il s'agit de coordonnées d'un village ou d'une position qu'il fallait scruter à la recherche d'activités suspectes. Nous notons alors les « grids » avant de les intégrer dans le système de navigation de l'avion. Puis le travail commence méthodiquement. Les deux avions en « wheel » au dessus du point d'intérêt, le *Mirage 2000 D* en dessous, le *Mirage 2000 N* au-dessus, le navigateur de Nancy balaie la zone avec son pod Damoclès pendant que nous sortons nos jumelles gyro-stabilisées. Parfois pour lever un doute, j'effectue une prise de vue avec l'appareil photo que j'ai embarqué. La coordination pilote/navigateur est alors extrêmement importante pour placer l'avion dans la bonne position pour la photo. Puis si nécessaire, j'extrais les coordonnées du point d'intérêt à l'aide de l'OCAD, une tablette tactile munie de photo satellite du théâtre, avant de les transmettre à mon leader pour confirmation. Enfin si l'objectif nous semble d'intérêt nous le reportons au JTAC. L'autorisation d'engagement transite alors par le CAOC et le « red card holder » français avant de nous revenir au travers d'une « 9-line ».

Le premier tir se présente pour nous à la quatrième mission. Sans doute est-ce dû à la présence sur la dérive de notre avion d'un « canard » de la SPA 167 ! Ce jour là après notre troisième ravitaillement en vol nous sommes « *retaskés* » sur une zone non loin de la base d'Al Assad. Les troupes amies sont sous le feu de Daesh. Plusieurs roquettes sont tombées sur la base. Les positions ennemies sont dans une palmeraie en bordure de l'Euphrate. Il nous est demandé d'identifier les zones de départ des feux. À l'aide de son pod, le leader repère quelques points chauds. Quant à nous, armés de nos seules jumelles, nous éprouvons de grosses difficultés pour trouver des hommes sous des palmiers. Heureusement, le JTAC a déployé un drone tactique lui permettant de déterminer la position de l'ennemi. Il fait alors exécuter un tir d'artillerie puis nous donne trois « *9-line* » pour une *GBU 12* sur un site de roquette, une *GBU 49* sur une cache d'arme et une autre *GBU 12* sur un bâtiment abritant une position de feu. Après un cours dialogue, le navigateur du *Mirage 2000D* acquiert le « *captured* » sur la position de roquette.

Le *game plan* est établi. Une première passe avec une *GBU 12* et avec une *GBU 49* simultanément est planifiée. Le bâtiment sera traité dans un second temps... Tous les voyants sont au vert. Le tir va avoir lieu. Nous préparons rigoureusement l'attaque : coordonnées de la cible insérées dans le système, paramètres de tir en fonction de notre altitude, switchologie vérifiée... Nous nous remémorons et annonçons les dernière actions à mener : recalage système, passage en mode attaque, annonces radio, levée des sécurités et finalement le tir. À peine notre litanie finie, nous nous éloignons déjà avec notre leader pour nous présenter sur notre *run* d'attaque. Virage retour... Nous voici face à notre objectif « *In Hot* » annonce mon pilote. Les actions s'enchaînent rapidement. Recalage ? Fait ! Mode attaque ? C'est bon. J'annonce « *thirty seconds* » à la radio... Nous attendons la réponse du leader. vingt secondes... Finalement arrive le « *captured* » du *Mirage 2000D* qui s'annonce prêt à guider notre bombe. Les dernières sécurités sont levées. Le décompte commence dans le cockpit. « 10 secondes,...5 secondes, 4, 3, 2, 1, Top Tir ! ». Mon pilote appuie sur le BRM. La bombe part. Le pilote effectue une évasive. « *Bomb's Gone !* ». La bombe du *Mirage 2000 D* est partie quelques secondes plus tôt. Nous attendons maintenant l'impact avec appréhension. La hantise d'avoir commis une erreur est toujours présente dans ces moments. Enfin, notre bombe explose pile au bon endroit. Puis, quelques secondes plus tard, c'est au tour de celle du leader. Une deuxième passe de tir est alors effectuée afin de traiter le dernier objectif avec la *GBU 12* restante.

Bientôt, les missions de nuit arrivent. Les vols prennent une autre dimension. De nuit les dévastations sont encore plus flagrantes. Plus aucune lumière n'éclaire les villes et les villages. Même avec nos jumelles de vision nocturne, difficile pour nous de repérer quoi que ce soit. En revanche, les rafales d'armes automatiques bien visibles nous interpellent sur l'intensité des combats au sol. Sur le long de la ligne de front kurde, nous observons des tirs. Les balles traçantes forment des éclairs verts dans nos JVN qui nous permettent de repérer avec précision les positions de Daesh pour les reporter à notre JTAC.

Certaines nuits sont bien plus calmes. Nous scrutons alors pendant des heures des campements détruits sans trouver la moindre trace d'activité. La lune éclairant le sol nous révèle les ombres fantomatiques de murs écroulés et de carcasses de voitures. La fatigue induite par ces missions tardives rend ces vols particulièrement difficiles. Nous devons rester concentrer même si au fond, nous avons l'intime conviction que l'ennemi, lui, dort. Une nuit cette vigilance paie. Alors que nous intervenons au profit d'une opération kurde visant à reprendre une bande de terrain et que nous surveillons sans rien noter de suspect un villages désert, le JTAC nous annonce avoir trouver un possible SVBIED (Voiture Piégée). Un drone évoluant dans la même zone a suivi un *pick-up* à la trace pendant plusieurs minutes. Celui-ci est supposé être arrêté le long d'un bâtiment sur une place du village. Le leader braque alors son pod sur les coordonnées. Le véhicule est bien présent. Le dialogue tactique s'engage. Le drone a repéré un deuxième véhicule suspect et le JTAC nous demande de le chercher aussi. Nous ne le trouvons pas. Nous supposons que ce deuxième véhicule s'est certainement glissé sous un toit. Le drone a gardé le visuel sur le premier *pick-up* et le désigne comme objectif. Il doit être détruit.



Le JTAC nous transmet alors une 9-line que nous notons scrupuleusement. Il demande une *GBU 12*. Ce tir est pour nous ! À la différence de tous ce que nous avons fait jusqu'alors, ce n'est pas le *Mirage 2000 D* qui guide notre bombe mais le drone qui a trouvé et suivi la cible. Cependant, le véhicule est trop proche du bâtiment qui, bien que le village soit occupé uniquement de combattants islamistes, est considéré comme un dommage collatéral. L'autorisation de tir doit donc remonter jusqu'au plus au niveau à Paris. L'attente est alors longue et le pétrole commence à diminuer sérieusement. Si nous ne tirons pas rapidement, nous devons aller ravitailler au risque de laisser l'objectif nous échapper. Soulagement, l'autorisation arrive. Nous pouvons alors délivrer notre bombe guidée laser. Méthodiquement nous nous préparons à l'attaque : coordonnées, recalage des centrales à inertie, vérifications des paramètres de tir. La munition fait but, le *pick-up* est détruit. La lumière de l'explosion générale sature nos jumelles de vision nocturne, ne laissant aucun doute sur la présence d'explosif dans le véhicule.



Une fois de plus cette nuit, nous rentrons à la base avec la satisfaction du devoir accompli et fiers de raconter notre mission aux mécaniciens qui nous accueillent. Sans leur travail pour mettre les avions en ligne de vol, monter les bombes, réparer les pannes nous ne pourrions accomplir ces missions. Au fil des jours, une réelle complicité s'installe. Les liens très forts tissés tout au long de ces missions avec mon pilote sont indélébiles.

Le séjour en Jordanie touche à sa fin. Il est temps de préparer la relève, de faciliter l'arrivée de nos frères d'arme d'Istres et de Nancy comme l'avaient fait nos prédécesseurs. Enfin, le jour du retour est là. L'Airbus de l'« Estérel » nous ramène vers nos familles que nous avons quittées depuis plus de deux mois déjà. Nous rentrons dans notre pays fiers de ce que nous avons fait mais aussi prêts à repartir combattre.

Capitaine C.
EC 2/4 « La Fayette »

Repas des associations mercredi 12 octobre 2016

Réservez votre date

Une soirée conviviale à la Rotonde Gabriel de l'École militaire (Paris 7e) pour nous retrouver, 52 ans après la première prise d'alerte, entre membres des différentes associations qui sont en lien avec les forces aériennes stratégiques.

BULLETIN D'ADHESION ANFAS 2016

Pour ceux qui n'auraient pas encore renouvelé leur adhésion ou qui souhaitent adhérer à l'association nationale des forces aériennes stratégiques, le bureau vous remercie par avance de bien vouloir remplir le bulletin suivant et le chèque d'adhésion (20 euros à l'ordre de l'ANFAS) et les retourner à l'adresse de la trésorière :

Nom-Prénom :

Grade :

Adresse :

Ville :

E.mail (en capitales) :

Code Postal :

Téléphone :

Adresse de la trésorière : Madame Annie Poirer, 3 allée du Bois Gazet, 95330 Soisy sous Montmorency