



Ce mois de janvier a vu le départ du Général Roland Glavany dont le nom est à jamais associé au Mirage IV. Il fut d'ailleurs présent ce 25 juin 2005 pour la cérémonie d'adieu aux armes de ce bel avion de légende sur la base aérienne de Mont-de-Marsan au sein de l'ERS 1/91 « Gascogne ». Pour lui faire mémoire, nous rediffusion le mot du Président de l'ANFAS CONT@CT d'août 1999.



Chers membres de l'association nationale des forces aériennes stratégiques,

Ce nouveau numéro a la volonté d'apporter un éclairage qui prend en compte l'évolution culturelle des Forces aériennes stratégiques.

D'une culture spécifique nucléaire lors des 30 premières années et d'une structure opérationnelle qui pourrait être qualifiée en silo, la mission de reconnaissance stratégique et les premières missions conventionnelles au début des années 1990 ont progressivement développé un certain esprit plus ouvert sur la polyvalence des missions.

Cette ouverture s'est accompagnée d'une plus grande fluidité dans la gestion des carrières du personnel avec de fréquents allers et retours dans des postes au caractère très varié ; interarmées, internationaux, interministériel.

Un réseau de « culture FAS » avec des représentants à tous les niveaux de responsabilité, à l'intérieur de l'armée de l'air, en interarmées, dans les cabinets et dans l'industrie s'est créé au fil des années ; ce personnel a su tisser des liens multiples et convaincre du bien-fondé de la mission des forces nucléaires mises en œuvre pour défendre nos intérêts vitaux.

À notre association nationale de maintenir et de renforcer le lien entre les générations d'acteurs partageant cette culture et cette conviction. En connaissant et en respectant le passé et les hommes qui ont contribué à la gloire de nos ailes stratégiques, nous pourrions avec les « jeunes d'aujourd'hui » rendre notre futur toujours possible.

Nota : le 21 novembre 1994, 45 ans après sa création, l'Alliance atlantique, pour la première fois de son histoire, effectuait un bombardement réel. Les Mirage 2000N de l'escadron 2/4 La Fayette ont participé à cette première mission sur l'aérodrome d'Udbina en Croatie.

Depuis, avec l'arrivée dans les forces du Rafale, le nombre de ces missions conventionnelles a régulièrement augmenté.

Le président, le Général (2S) Pierre-Henri Mathe

Conformément à la décision adoptée lors de l'assemblée générale ordinaire du 9 décembre 2016, ce numéro est le dernier envoyé en version papier à tous les membres et les anciens membres de l'ANFAS. Dorénavant, ne recevront la version papier que les personnes à jour de cotisation (sans accès à Internet). La version électronique sera dorénavant privilégiée.

Soirée 1^{ère} alerte, 12 octobre 2016, École militaire, Paris.

Messieurs les officiers généraux, mesdames et messieurs, membres de la grande famille des Forces aériennes stratégiques, mes amis.

C'est avec un profond respect que j'ai accepté de prendre la présidence de l'Association nationale des Forces Aériennes Stratégiques. À cet instant, mes pensées vont naturellement vers mon ami, le général Auzépy, à qui je rends hommage pour l'engagement dont il a fait preuve tout au long de sa carrière et pour l'investissement sans limite au sein de l'association.



Laissez-moi aussi exprimer tous mes remerciements à l'équipe précédente pour tout le travail réalisé et plus particulièrement à Jacques Pensec, qui a assuré une présidence remarquable pendant 20 ans et qui nous fait l'amitié d'être parmi nous ce soir. J'associe à ces remerciements Alexandre Jourdan qui a veillé à la pérennité financière de notre association ainsi que l'équipe actuelle qui a accepté de m'accompagner ;

Pour nous, le 8 octobre reste une date particulière dans le calendrier, la date anniversaire de la première alerte nucléaire française tenue par le couple mythique Mirage IV armé de l'AN 11 et le C135F ; mais surtout, par un ensemble d'hommes et de femmes de tout grade, de toute spécialité, tous réunis au sein des Forces aériennes stratégiques, tous motivés par le sens du service et du devoir, incarnant tous l'esprit de cette mission incomparable. Ce sens du devoir et cet esprit de la mission se sont transmis de générations en générations. Ces valeurs seront toujours présentes au cœur de notre association.



Il y a onze ans, je me tenais devant le personnel des FAS, devant certains d'entre vous (même). Je vous ai fait part alors de toute mon émotion au moment de dire adieu à ce grand commandement qui m'a tant apporté. C'était une très, ...trop brève mais intense union avec un groupe d'hommes et de femmes partageant une conviction, celle que les FAS pourraient, quelles que soient les circonstances, réaliser la mission.

Notre Association a pour objectif d'être le carrefour qui réunit anciens et jeunes, personnel d'active et personnel à la retraite, de tout grade et de toute spécialité, mais aussi les amis des FAS. Au travers de l'association et d'initiatives, comme celle de ce soir et d'autres que nous espérons pouvoir concrétiser ... comme par exemple, la création d'un réseau d'échange en ligne, l'évolution progressive de l'*ANFAS CONTACT* (je souhaite rappeler à cet instant que les tribunes restent ouvertes à tous et je remercie ceux qui ont déjà bien voulu nous faire partager leur talent d'écrivain et leur témoignage). ...Au travers de

l'association et d'initiatives, nous vous proposons donc de poursuivre l'aventure humaine, mais plus encore de nous réunir comme une seule famille, afin d'assurer l'héritage de nos valeurs de respect et de solidarité et de faire en sorte que les prochaines générations nous succèdent pour continuer à faire vivre l'association nationale des FAS. Je prends le risque osé certainement de paraphraser Balzac qui affirmait dans *La Comédie humaine* plus spécifiquement dans *Le Curé de village* que « *la famille sera toujours à la base des sociétés* » en affirmant que « *l'esprit de famille sera toujours la base de notre association* ».



Dans cet esprit de famille, j'associerai à l'esprit de cette soirée de nombreux membres qui nous ont fait part de leur grand regret de ne pouvoir être physiquement présents ; je citerai, entre autres, Nanou Auzépy, Jean-Pol Puisné, Pierre Planès, Jean-François Orsaud, Roger Le Doaré ...

Voilà pourquoi nous sommes ici ce soir. Parce qu'après plus de vingt ans d'existence, l'association passe un cap. Différents hommes et une femme, sont venus rejoindre le conseil d'administration, des anciens sont restés. Ensemble, nous avons la forte volonté

de maintenir la dynamique de l'association. Toutes les bonnes idées et toutes les énergies sont les bienvenues. Aussi, le Conseil reste-t-il ouvert à tous ceux ou toutes celles qui auraient la volonté de nous rejoindre pour nous aider.

Nous nous réunissons aujourd'hui à un moment où l'ANFAS doit maintenir, voire améliorer sa situation financière. Cette amélioration s'appuie en premier lieu sur les cotisations des membres. Il nous faut donc rechercher à la fois des adhésions pour dynamiser l'association mais aussi pour financer des actions de solidarité, de mémoire, d'information et de convivialité. J'en appelle donc à la bonne volonté de tous afin d'attirer vers l'ANFAS de nouveaux adhérents. Vous êtes tous ses ambassadeurs.

Cette association est belle. Elle perpétue la mémoire des FAS, de ses hommes et de ses femmes. Elle doit continuer à être généreuse et reconnue, j'ai ici une pensée pour tous les combattants des FAS, membres ou non membres de l'association qui nous ont quittés. La société change. Notre association a le devoir de s'adapter, d'innover et de devenir influente en œuvrant, dans le respect des limites de son espace de liberté fixé par ses statuts, pour l'intérêt des FAS, de l'armée de l'air et de l'institution.

Ce soir, nous pouvons affirmer que l'association nationale des FAS est une grande association. Ce moment, est notre chance de consolider son existence en l'adaptant aux attentes de tous avec une attention vers de potentiels jeunes membres qui souhaiteraient la rejoindre ; à ce titre, je souhaiterai souligner le spectre des années de naissance des participants qui s'étale de façon très homogène sur plus d'un demi-siècle. Nous tissons un réseau intergénérationnel au sein duquel chaque membre doit pouvoir trouver l'aide et l'appui qu'il recherche. Et quoi de plus symbolique pour mettre en lumière ce lien entre générations que de céder maintenant la place à un de nos membres de la première génération, le général Caubel et à un des plus jeunes navigants des Forces aériennes stratégiques, le capitaine qui vont apporter leur témoignage sur un moment fort de la carrière d'un combattant de la composante aéroportée : la première prise d'alerte nucléaire. 52 ans séparent ces deux témoignages mais l'esprit de la mission est le même.



Je vous souhaite, à tous, une excellente soirée. Mon général, capitaine, à vous.

Général (2S) Pierre-Henri Mathe.

Récit d'un convoi retour atypique...

En 2009, les Forces aériennes stratégiques et ses 3 escadrons de Mirage 2000N ont participé à l'exercice RED FLAG en Alaska, aux côtés de leurs homologues de Nancy, sur Mirage 2000D. Étant affecté à cette période au 1/4 « *Dauphiné le meilleur* », j'ai eu la chance d'être désigné sur cet exercice qui restera probablement, du fait de sa richesse et de son réalisme, l'une de mes plus belles expériences professionnelles. Mais son retour fut pour le moins mouvementé.

Ce dernier prévoyait quatre étapes et trois escales: Winnipeg au Canada, Bangor aux États-Unis, Lajes aux Açores, avant l'arrivée finale à Luxeuil-les-Bains. Le dispositif était constitué, comme à l'aller, de 2 avions ravitailleurs et de 8 chasseurs : 4 Mirage 2000D et 4 Mirage 2000N.



Je fis la première étape vers Winnipeg en 2000, puis la deuxième dans le tanker vers Bangor. J'étais prévu de faire la traversée de l'Atlantique vers Lajes, en chasseur, jusqu'à ce que le moteur du Mirage 2000N numéro 350 ne dépasse les tolérances de consommation d'huile. Cela faisait un petit moment déjà que nos mécaniciens avaient remarqué cette surconsommation, mais elle était restée jusqu'alors dans les normes. Ils avaient l'espoir que cela resterait ainsi jusqu'au retour en France, mais le M53 P2 du 350 en avait décidé autrement. Désormais, nous étions hors tolérance, et il se profilait de plus, une longue tra-

versée maritime. La sentence tomba donc, implacable : Il fallait changer le moteur. Et bien évidemment, nous n'en avions pas sur place. Le temps d'en faire venir un de France, l'ensemble du convoi ne pouvait attendre. Il fut donc pris la décision de laisser l'avion en panne sur le terrain de Bangor, avec un équipage et un mécanicien. Étant jeune sous-chef de patrouille, il y avait bien un PO plus jeune que moi et tout désigné pour rester, mais des contraintes personnelles l'obligeaient à rentrer. C'est donc moi qui fut désigné pour « garder » l'avion le temps que la mission de dépannage ne s'organise depuis la France. Nous restâmes donc avec mon navigateur, NO, avec qui j'avais la chance de particulièrement bien m'entendre, et notre jeune pistard, dont c'était la première mission à l'étranger. Je ne peux m'empêcher de repenser avec un brin de nostalgie, teinté d'amertume, au départ du convoi et à cette forme de solitude qui nous a soudainement envahis, sur le parking du terrain de Bangor. Le bruit des décollages du dispositif laissa soudainement la place à un silence pesant, et la météo pluvieuse du jour ajoutait à cette ambiance un peu morose.

À ce moment-là, nous n'avions aucune idée du temps exact que cette mission de dépannage allait prendre, et nous étions assez sceptiques sur les quelques jours seulement annoncés avec beaucoup d'optimisme par le CFAS...

Il nous fut demandé de venir chaque jour sur la base, afin de faire acte de présence et afin de « surveiller » notre chasseur des Forces aériennes stratégiques françaises en panne sur une base américaine. Nous devions, en parallèle, gérer à notre niveau l'arrivée du Transall ainsi que les modalités pratiques de l'échange GTR.

Sa première tentative de traversée fut un échec puisqu'une panne, peu de temps après son décollage, l'obligea à faire demi-tour et à retourner sur Luxeuil, où il était venu charger le moteur. Pendant ce temps, le CFAS nous autorisa exceptionnellement à nous absenter une journée complète afin que nous puissions aller visiter la ville de Boston. Nous avions besoin de nous changer les idées, et de sortir de cette routine d'allers-retours entre l'hôtel et la base.

Finalement, le Transall arriva. Quel soulagement ! S'en suivit le dépannage de l'avion dans un hangar, puis un point fixe en bout de bande, aux côtés des avions de ligne régionaux qui venaient s'aligner pour décoller. Une expérience pour le moins atypique et originale. Je revois la tête des pilotes civils américains qui se demandaient vraiment ce qu'un avion de chasse français faisait là.

Une fois l'avion dépanné et apte au vol, il était temps de rentrer. Mais il se posait un problème de taille. En effet, il n'était pas prévu qu'un chasseur traverse l'Atlantique seul derrière un Tanker. La gestion du risque opérationnel ne l'autorisait pas pour des raisons de sécurité des vols. En cas de problème et d'éjection au-dessus de l'Atlantique, nous n'aurions pas pu bénéficier du soutien immédiat d'un autre chasseur, le temps que le Tanker rejoigne notre position en mer. Il fut envisagé d'envoyer un chasseur à l'aller avec le ravitailleur pour nous ramener ensuite. Mais le problème était le même sur l'aller. Il fallait donc mettre deux chasseurs ! Cela devenait complexe et presque absurde. Il fut finalement décidé de nous accorder la dérogation de traverser l'Atlantique seul derrière le Tanker, ce qui ne s'était *a priori* jamais fait.



La première tentative fut un échec puisqu'après une nuit de déluge, notre avion qui n'était pas sous abri mais pollué par toute l'humidité ambiante, présentait un problème de commandes de vol qui interdisait le vol. Le tanker, qui avait déjà mis en route, dû couper ses moteurs et notre retour fut repoussé de 24h. La deuxième tentative fut la bonne. C'est ainsi que nous nous lançâmes, seul chasseur avec un Boeing ravitailleur, pour une traversée de l'Atlantique. Comme nous étions le seul « receveur », le Boeing avait largement assez de fuel à nous donner pour que nous puissions rejoindre directement Luxeuil-les-Bains. Ce vol qui dura 7h30, dans d'excellentes conditions météorologiques, me marqua pour deux raisons : la vision des côtes espagnoles après 5h de survol avec l'océan à perte de vue, et le fait de me dire que nous avions décollé des États-Unis pour nous poser, après 7h30 de vol, dans notre bonne vieille Haute-Saône. Je trouvais ce contraste assez saisissant. L'escadron nous réserva un accueil chaleureux au pied de l'avion, avec une coupe de champagne pour fêter notre retour.

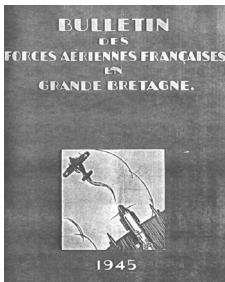
Ce vol restera donc unique dans les annales des Forces aériennes stratégiques, puisque, jusqu'à preuve du contraire, ce fut le seul au cours duquel un chasseur traversa l'Atlantique seul derrière un ravitailleur. En ce qui me concerne ce fut mon vol le plus long.

Au-delà de la déception de ne pas rentrer chez moi comme cela était prévu, je garde de cette expérience un excellent souvenir car elle m'a beaucoup apporté sur les plans personnel et professionnel. Sur le plan personnel car ce fut une expérience unique qui m'a rapproché de mon navigateur et du pistard resté avec nous. Sur le plan professionnel car, étant seuls sur place, nous avons dû faire preuve d'autonomie, d'initiative, de prise de responsabilités, qualités fondamentales dans une carrière de pilote militaire.

Le mirage 2000N numéro 350 est toujours dans la flotte à Istres. Il a suivi le déménagement depuis Luxeuil en 2011. Je continue de voler dessus, et chaque fois que cela arrive, je repense à ce convoi qui représente à mes yeux un des faits les plus marquants de ma carrière dans les FAS.

Commandant François Soubeyrand

Elvington... (Yorkshire) novembre 1979



Ce n'étaient pas les sœurs Brontë que j'allais retrouver ce matin-là, dans les brumes du Yorkshire. Nouvellement débarqué en terre britannique, j'accomplissais ma première mission d'officier de liaison.

J'en avais pourtant célébré des « 11 Novembre », de salon à Paris, en passant par les villages du Cambresis et des Landes, mais cette fois je n'osais croire qu'au bout de cette longue et étroite route perdue dans la campagne, j'allais trouver un quelconque lieu national de commémoration à plus de 700 km de Calais.

Plus je m'approchais du lieu désigné sur l'ordre de mission de l'Attaché de l'air à Londres, et plus j'étais sceptique sur le bien-fondé de celle-ci : « Une remise de gerbes aura lieu le samedi 11 novembre 1979 à 11 heures au monument F.F.L. à Elvington (Yorkshire). Vous serez accueilli..., »

Dans ce paysage de marais et de bocages, je n'arrivais pas à m'imaginer une base aérienne où 3000 Français équipés d'une cinquantaine de bombardiers lourds auraient participé à la libération de la France.

Pourtant bientôt, perçant le brouillard, des masses sombres apparurent sur la droite de la route en même temps que le panneau « Elvington ». Il y avait là une longue piste bordée de quelques hangars, la plupart en ruine, et quelques bâtiments « vie » qui ressemblaient confusément à ceux de nos plus anciennes bases.



La fanfare en provenance du village d'Elvington vers la base.

Les ronces commençaient à envahir certains d'entre eux, éventrés par la guerre ou par le temps. J'essayai vainement de retrouver quelques *graffiti* qui m'auraient rappelé Rabelais ou plus simplement Dubout, mais il n'y avait qu'une pancarte écrite dans la langue de Shakespeare « *Land Sailing Club* » (Club de chars à voile). La piste semblait en effet providentielle au pays des « Hauts de Hurlevent ».



Le monument des groupes lourds pavoisé au mieux en novembre 1980

Bref, pour l'instant, seul le nom du village me rappelait les articles du *Piège* ou « Les Bombardiers de la France Libre » de François Broche. En continuant mes recherches, je devais découvrir à quelques centaines de mètres plus loin un ensemble de pierre et de bronze où quelques mots symbolisaient enfin la France : *Groupes lourds*. La résonance de ces mots français augmentait encore la valeur de ces exploits improbables dans ce paysage de brume et de froid si loin de la mère patrie.



Les derniers bâtiments des groupes lourds

Une musique dans le lointain interrompit mes rêveries, tandis que quelques voitures s'arrêtaient près de moi. Le chauffeur de la première s'avança pour me serrer la main (habitude peu commune en Grande-Bretagne). Son accent était bien de chez nous, et il portait à son revers un insigne que j'avais connu dans les FAS : celui du Guyenne.

Je venais de rencontrer l'un des derniers Français restés à Elvington... (par amour) : Monsieur Delvigne. D'autres le rejoignirent.

Leur français, après trente-cinq ans d'exil, n'avait perdu ni son accent, ni sa syntaxe.

À peine avions-nous fini les présentations que les délégations britanniques arrivèrent, drapeau en tête. La population ne semblait pas avoir oublié le temps où les « *Frenchees* » (3000 pour un village de 400 habitants) allaient, l'espace de deux ans, transformer l'économie locale grâce aux « francs libres ». La patronne de l'unique pub ne risquait pas d'oublier l'époque où, entre deux alertes, une « bordée » de bombardiers venait vider son stock de bière. Elle était là au premier rang, une gerbe de coquelicots au bras, le « *poppy* », fleur du souvenir chez les Anglais qui perdirent bien des leurs dans les champs de blé et de coquelicots de la Somme. Ce monument était visiblement aussi le sien : 155 de ses clients ne revinrent jamais finir la « *lager* » oubliée sur le comptoir à cause d'un « *scramble* » imprévu.

Les Français installés et mariés dans la région se retrouvent parfois, mais une fois l'an, ils sont présents à Elvington. L'un d'eux fut le coiffeur du village jusqu'à la retraite. De beaux enfants au teint méditerranéen mais parlant anglais prouvaient que la France libre avait fait souche dans ce Yorkshire si loin de la Provence.

L'harmonie municipale s'excusait de ne pas jouer la « Marseillaise », en espérant le faire l'an prochain, et la sonnerie aux morts était britannique. Mais était-ce le vent froid qui rendait bien des yeux brillants à la fin de ces quelques notes ?

Non, les anciens des groupes lourds n'avaient jamais été oubliés en quatre décennies. L'histoire pourrait s'arrêter ainsi, mais dans les heures qui suivirent, rassemblés comme tous les ans chez la patronne du pub, tout comme autrefois, les anciens d'Elvington allaient me faire découvrir l'insolite épopée de ces 3 000 Français qui portèrent ici, dans ce coin perdu du Yorkshire, cet uniforme qui est le nôtre...



La cérémonie après le dépôt des gerbes

Cette première fois, je constatai une seule ombre au tableau, nos couleurs étaient paradoxalement absentes. Je me promis l'année suivante de pallier ce regrettable oubli. Les photos de 1980 prouvent que je n'ai pas oublié de revenir avec notre drapeau comme sans doute par la suite mes successeurs. Aussi est-ce avec une grande émotion que j'ai suivi ces cérémonies officielles de 2011 à Elvington et à York qui pérennisent de façon solennelle cette modeste cérémonie de *remembrance* qui m'avait permis en tant que bombardier d'approcher un lieu mythique dans l'histoire de nos glorieux anciens.

Monsieur Roger Le Doare
Officier de liaison français à Cranwell (1979-1982)

Retranscription de l'intervention du GCA Bernard Schuler, commandant les Forces aériennes stratégiques lors de l'assemblée générale de l'ANFAS - Base aérienne de Saint-Dizier – Vendredi 9 décembre 2016

Chers camarades et amis des Forces aériennes stratégiques.

Il y a un an déjà, le 3 décembre 2015, l'Association présidée par Jacques Penssec célébrait sur le site de Taverny ses 20 ans d'existence. Ce jour-là, le renouvellement du conseil d'administration de l'association était inscrit à l'ordre du jour, avec pour objectif de mobiliser une nouvelle génération d'hommes et de femmes qui servent ou qui ont servi au sein des Forces aériennes stratégiques. L'appel au volontariat lancé en fin d'année 2015 a été entendu et la mobilisation d'une nouvelle équipe, avec à sa tête le général Mathe, a permis de reprendre le flambeau de l'équipe animée jusqu'alors par Le Lcl Penssec.

Avec cette nouvelle équipe, l'avenir de l'ANFAS est assuré, comme l'est celui des FAS au sein d'une armée de l'air engagée au quotidien, et tout particulièrement sollicitée par le tempo d'opérations au Sahel et au Levant qui s'inscrivent dans la durée. Par-delà la mission historique et première des FAS au cœur de la dissuasion, les unités des FAS contribuent significativement à l'effort de défense de l'armée de l'air, sur et en dehors du territoire national.

Après la tenue de cette assemblée générale, la visite d'unités de la base aérienne de Saint-Dizier cette après-midi, sera l'occasion d'illustrer cette contribution essentielle. Nous pouvons, à ce titre, remercier le commandant de base, le colonel Michel, d'avoir bien voulu ouvrir aujourd'hui ses portes aux membres de l'association.

L'avenir de l'ANFAS est assuré, car derrière cette association, il y a une communauté d'action d'hommes et de femmes des FAS, qui partagent un sens commun de l'engagement, une culture de la rigueur, de l'exigence et de l'excellence.

Génération après génération, il y a bien un ADN spécifique des FAS, celui qui nous permet d'être, en permanence, prêts à réaliser une mission singulière, celle de la dissuasion nucléaire. L'illustration en a été donnée le 12 octobre dernier à l'École Militaire par le témoignage poignant et vivifiant de notre grand



Visite de la Base aérienne 113
«Commandant Antoine de Saint-Exupéry»
le 09 décembre 2016



ancien, le général Caubel lors de la soirée de la célébration de la 1^{ère} alerte prise à Mont-de-Marsan. Une célébration qui a rassemblé la communauté FAS, notre communauté, pour échanger entre les anciens et les plus jeunes, sur le passé, le présent et l'avenir. Un échange intergénérationnel pour témoigner de cet engagement constant des FAS, depuis 52 ans, à tenir la posture de la dissuasion française telle que définie par le président de la République. Cette soirée émouvante et conviviale fut un grand succès ! Je veux donc remercier chaleureusement la nouvelle équipe en charge de faire vivre l'ANFAS pour cette heureuse initiative. Une initiative porteuse des valeurs des FAS qui relient ceux et celles qui ont servi ou qui servent encore dans les FAS, en leur proposant un espace de rencontre et de nouveaux modes de communication.

Je souhaite aussi remercier celles et ceux qui œuvrent, au sein ou en dehors du conseil d'administration, et qui ne ménagent pas leur temps et leurs efforts pour faire vivre et pour diversifier les activités de l'ANFAS, notamment dans les actions de soutien, dans la publication et/ou la diffusion d'articles dans les numéros d'*ANFAS CONTACT* ou via les réseaux sociaux.

Les FAS disposent d'un patrimoine exceptionnel, hors du commun, héritage d'une expérience et d'un savoir-faire opérationnel reconnu, héritage d'une innovation technologique audacieuse, héritage enfin d'un capital humain irremplaçable. En tant que commandant des Forces aériennes stratégiques, je mesure chaque jour la richesse de cet héritage, et combien la mission de dissuasion a été et reste encore une mission structurante pour l'armée de l'air et pour les forces armées en général. Dans la période d'incertitude que nous vivons, avec les menaces diffuses et multiformes qui se manifestent sur ou à proximité de notre territoire, nos décideurs militaires (et nos décideurs politiques) prennent de plus en plus conscience de l'atout que constitue la Force de dissuasion.

Cet élément est central dans les réflexions en cours sur le renouvellement des composantes, celle de la composante nucléaire aéroportée en particulier. Hasard du calendrier, hier, je recevais ici-même à Saint-Dizier, le député Jean-Jacques Bridey (Val de Marne), qui va remettre la semaine prochaine son rapport sur les enjeux industriels et technologiques du renouvellement des composantes. Ce renouvellement de la composante aéroportée est un enjeu majeur pour la dissuasion bien sûr, mais aussi pour le format futur de notre armée de l'air.

Dans un contexte géopolitique mouvant, dans un cadre géostratégique que je qualifierais de complexe, et au-delà les évolutions organisationnelles du ministère de la Défense ou les évolutions des concepts d'emploi, le commandement des FAS reste un commandement opérationnel à part entière, crédible, efficace et reconnu en interarmées et sur le plan international, pour garantir, en toute circonstance aux hautes autorités politiques et militaires sa capacité à réaliser la mission de dissuasion.

La vitalité de l'ANFAS témoigne de cette crédibilité démontrée depuis plus de 52 ans, en mettant en valeur l'implication des hommes et de femmes qui se sont engagés dans les missions confiées aux Forces aériennes stratégiques.

Mon général et président de l'ANFAS, en tant que président d'honneur de l'association, je sais pouvoir compter sur l'ensemble des membres pour entretenir et pour faire partager leur foi dans une mission permanente et exigeante pour assurer la sécurité des Français.

Une mission opérationnelle menée dans la durée 1964 au service de la Paix.

Je vous souhaite une bonne AG et une belle journée de visite.
Merci de votre attention.

Extrait de l'ANFAS CONT@CT

N°3 - Août 1999

Le mot du Président

19 juin 1999 : allocution prononcée au salon aéronautique du Bourget, près du Mirage 4 N° 9 en présence des Généraux P. Maurin et Glavany et du Commandant Jeanjean. (Extraits).



Puisque nous sommes au Bourget, je vous propose de doubler notre plaisir et de fêter deux événements. Un événement aéronautique : le 17 juin 1959, il y a 40 ans, le Commandant Roland Glavany pilote inscrit sur son carnet de vol les premières heures des Mirage 4. Un événement politique : le 19 juin 1959, il y a très exactement 40 ans, pour son 3^{ème} vol et au cours du salon du Bourget, le Mirage 4-01 est présenté en vol au Président de la République Française, le Général Charles de Gaulle. Cette première présentation publique était hautement politique car il est vrai que le Mirage 4, premier vecteur de la force de frappe a été un outil important de la diplomatie extérieure de la France.

Revenons à l'événement aéronautique et pour cela, je vais essayer de vous resituer l'histoire...

Le 22 mars 1954, 9 ans après la fin de la guerre, le service technique de l'Armée de l'Air passe commande de 2 prototypes de chasseurs à 3 sociétés françaises.

- La Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Ouest (SNCASO) qui présente le SO 9050 Trident 2, un nom : Lucien SERVANTY ; on parlera aussi, plus tard, du SO 4060, le Super Vautour.

- La Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Est (SNCASE) avec le SE 212, Durandal, dessiné par Pierre SATRE, responsable de la Caravelle ;

- La Générale Aéronautique Marcel Dassault (GAMD), avec le MD550, qui prit ensuite le nom de

Mirage, et deux noms : Henri Deplane et Jean Cabriere

En mai 1955 : premier vol de la Caravelle. Le 25 juin 1955 : premier vol du prototype de Dassault avec, aux commandes, Roland Glavany. Le 15 novembre 1956, le ministre de la défense choisit de poursuivre le programme avec une seule société, la Générale Aéronautique Marcel Dassault. Le 17 novembre 1956, Roland Glavany décolle pour le premier vol du Mirage 3-001.

En avril 1957, la Générale Aéronautique Marcel Dassault reçoit la commande du prototype du bombardier Mirage 4-01. Le Colonel Villette et l'ingénieur Forestier sont les responsables militaires du programme. L'équipe de marque est composée du Cdt Jeanjean, pilote, du Cne Barbe, navigateur et du Cne Brigot, officier mécanicien.

Le 17 juin 1959, premier vol du Mirage 4-01, avec le Cdt Glavany au manche. Je n'ai pas su trouver, dans la documentation que j'ai consultée, si un ingénieur d'essais était en place arrière.

Le 19 juin 1959, il y a très exactement 40 ans, le Cdt Glavany présente l'avion au monde de l'aéronautique, au cours du salon du Bourget et en présence du Général de Gaulle. C'était son 3^{ème} vol ! Comme tous les essais se passent sans problème majeur, la mise au point de l'avion va aller relativement vite. 3 mois après son premier vol, le 19 septembre 1959, l'avion vole à mach 1.9, en palier, pendant une bonne demi-heure.



ASSOCIATION NATIONALE DES FORCES AÉRIENNES STRATÉGIQUES

Depuis 1964...



...L'esprit de la mission

Bulletin d'Adhésion

Nom :
Prénom :
Adresse :
Téléphone :
Email :@.....

Je souhaite adhérer pour un an à l'Association Nationale des FAS et je vous fais parvenir 20 euros :

* soit par chèque bancaire à envoyer avec ce bulletin à :
CERPA / ANFAS, BP 43, 1Place Joffre, 75007 Paris

* soit par email anfascontact@gmail.com avec un virement bancaire sur le compte ANFAS :
IBAN : FR 3000 2008 5000 0000 5627 P41 BIC : CRLYFRPP

Fait à :

Le :

Signature :

Nos traditions et nos valeurs

L'Association Nationale des FAS, créée en 1995 par la volonté d'anciens membres des Forces Aériennes Stratégiques, regroupe plus de 300 membres.

Elle a pour vocation le maintien des traditions des unités des FAS, l'entretien du souvenir, la conservation et le resserrement des liens de camaraderie entre les générations.

Cette association est ouverte à tout le personnel ayant appartenu ou appartenant aux FAS, ainsi qu'aux personnes civiles ayant un lien direct avec une des composantes des FAS.

Nos actions

- Information suivie des membres sur la vie de l'association, le devoir de mémoire et l'évolution des Forces Aériennes Stratégiques.
- Mise à disposition des membres sur Internet d'un site accessible à tous et d'un forum à usage interne.
- Financement de manifestations associatives de convivialité, d'actions de solidarité interne et de mémoire.
- Participation à des réunions et groupes de réflexion, publication de documents.
- Organisation d'animations autour de la vie des FAS : participation aux événements et animation de liens avec toutes les unités.

Nos engagements

- Défense des intérêts de la communauté,
- Résolution des difficultés rencontrées par certains membres,
- Soutien du commandement des Forces Aériennes Stratégiques, des instances de l'Armée de l'air et de la Défense nationale,
- Promotion de l'action des Forces Aériennes Stratégiques et de l'Armée de l'air,
- Gestion dynamique et suivie de l'association,
- Présence et visibilité,
- Ouverture.

SOLIDARITÉ

RESPECT

MÉMOIRE

RAYONNEMENT

