



par Étienne COPEL (54 - Hélicoptère)

« TAMARA »

Essai réel en vol de la première arme nucléaire tactique

Ils sont seulement trois pilotes français à l'avoir fait : trois piégards ! Le premier, sur Mirage IV¹ ; il nous a quittés. Le second sur Mirage III E ; voici son récit. Le troisième – et dernier, il faut l'espérer – sur Jaguar ; nos colonnes lui sont ouvertes !

En 1969, j'étais affecté à l'Inspection générale de l'Armée de l'air. L'ambiance n'était pas toujours très détendue car il fallait supporter les crises du général Delfino, authentique héros de la guerre en Russie mais chef pour le moins difficile ! Il était totalement interdit de le contrarier. Même s'il proférait devant tout le monde une erreur technique totale, il fallait se taire. Je me souviens du jour où il a traîné dans la boue le commandant de la base de Solenzara parce qu'il ne faisait pas tirer les *Mirage III E* en air – air, la nuit ! Personne n'a pu lui dire que les *III E* n'avaient pas de radar air-air et donc que, par nature, ils ne pouvaient pas tirer sans voir la cible...

L'affectation à l'Inspection avait néanmoins deux avantages majeurs. Le premier était de me donner l'occasion de découvrir l'exceptionnel humour de Philippe Vouigny qui, autre adjoint de l'inspecteur « chasse », partageait mon bureau. Le deuxième avantage était de permettre aux « indiens » comme nous de choisir leur future affectation. Sachant que la 4^e escadre allait être équipée de *Mirage III E* tout neufs, destinés à emporter la première arme nucléaire tactique, l'*AN 52*, j'ai bien entendu demandé à rejoindre Luxeuil. Phénomène unique dans ma carrière, j'y suis resté quatre ans.

Fin 1972, le commandement de la FATac m'annonce que l'escadre va avoir l'honneur d'expérimenter « la bombe » à Mururoa et m'explique que l'opération s'appellera « Tamara ». Ce nom me

convient bien. C'est joli Tamara. N'est-ce pas ? On ne me dit pas quel type de pilote il faut désigner, alors, peu à peu, je fais comprendre que ce sera moi. D'abord, j'en avais très envie et puis je me disais que s'il y avait une difficulté ou une erreur commise, de toute façon, comme commandant d'escadre, j'aurais sûrement des ennuis. Alors, tant qu'à faire, autant y aller et faire les bêtises moi-même.

Deux mois avant de partir, le Commissariat à l'énergie atomique (CEA) me propose de visiter les sites de fabrication de l'arme. C'est évidemment passionnant et j'apprends beaucoup de choses. Un jour, je suis reçu au Ripault où l'arme est assemblée. Le matin, visite ; à midi, déjeuner. À la fin du repas, je quitte la table des grands chefs pour reprendre la visite. Dans le couloir, je suis rejoint par un ingénieur anonyme qui, avant de disparaître, me dit à l'oreille : « Mon colonel, ces cons du C... se sont plantés dans leurs lignes à retard et, vous verrez, votre bombe ne fera pas le poids. » Je ne peux pas en faire grand-chose, mais je rends compte à ma hiérarchie.

Les jours passent, les mécanos définissent leurs besoins sans lésiner. Il faut, bien entendu que LA mission ne puisse pas être mise en difficulté pour un simple manque de pièces de rechange. Au total, il est décidé d'emmener deux *Mirage III E* complets, avec tout l'environnement nécessaire : trois réacteurs, moult radars... L'ensemble est emmené par 6 *Transall* car, malheureusement, le rayon d'action du *III E* (il n'a pas d'équipement de ravitaillement en vol) ne lui permet pas de voler jusqu'aux atolls du Pacifique. Les *AN 52* et surtout les cœurs nucléaires sont convoyés séparément, car ils ne doivent pas se poser sur un territoire non français. Ils partent donc en *DC 8*, via La Guadeloupe.

1. Avec un pilote et un navigateur opérateur de système d'arme. Voir le récit de ce premier essai « *Le Mirage IV à Mururoa* », *Le piège* n° 180, p. 17.

L'itinéraire des *Transall* est particulièrement sympa : Açores, Montréal, San Francisco, Hawaï, Papeete. Tellement sympa, que je décide de jouer moi-même les convoyeurs et de faire le voyage avec mes amis du Transport aérien militaire. À vrai dire, je n'avais pas beaucoup prévu, j'avais simplement réservé la place d'un convoyeur. Et je vois encore la tête des transporteurs en voyant arriver un lieutenant-colonel convoyeur alors qu'ils prévoyaient un sergent-chef ou un adjudant. Réaction : « Ils ont vraiment les moyens dans la chasse. » Avec un peu de recul, je ne suis pas très fier de moi. Je trouve que j'ai « piqué » une mission particulièrement intéressante à un mécano méritant. Mais c'est ainsi. Petite circonstance atténuante : j'avais eu une année bien chargée, sans un jour de vacances avec les préparations simultanées de la mission et du concours de l'école de guerre. En outre, la mission s'étirant de juin à fin août, je n'avais guère de « perm » à prévoir au retour, avant la rentrée à l'ESGA.

Donc, j'en profite bien. D'autant plus que j'avais peu voyagé à l'époque. Je mets à profit l'escale d'un week-end à Montréal pour faire un saut à New York. Musées, gratte-ciel... j'essaie d'emmagasiner le plus possible en un minimum de temps. À San Francisco, dans un restaurant choisi au hasard, je découvre un orchestre de jazz éblouissant. Mes voisins sont ravis de voir un Français applaudir comme cela. Du coup, ils me proposent de m'emmener en voiture le lendemain pour visiter la fameuse côte californienne : *Big Sur*²... Bien sûr, je leur dis oui. La balade est très

belle, mais dans mon for intérieur je trouve que ce n'est ni plus beau ni plus chaud que la Bretagne.

À Hawaï, je suis bluffé par les hôtels de grand luxe en bord de plage où tout le monde peut se promener librement, pieds nus sur les moquettes. Nos mécanos en profitent tranquillement. Autre sujet d'admiration : les vagues éclairées la nuit par en dessous. Magique !

Entre Hawaï et Papeete le trajet est particulièrement long. Je dors plusieurs heures dans une civière à côté des réacteurs de *Mirage III E*, puis je passe en cabine de pilotage pour discuter un brin. Pour une

fois, l'ambiance me paraît bigrement tendue. Le commandant de bord m'explique que nous sommes soumis à un vent de face considérable et non prévu. La vitesse sol diminue de plus en plus. Les calculs de « pétrole estimé » à l'arrivée deviennent inquiétants. Au bout de quelques minutes, le navigateur annonce que si le vent ne se calme pas nous n'arriverons pas à rejoindre un seul terrain et qu'il faudra se « ditcher » sur la mer. Optimiste par nature, je ne crois pas beaucoup à cette éventualité peu réjouissante. Et ce d'autant plus qu'il fait un temps de rêve avec très peu de turbulences. Un vent énorme et un avion même pas secoué : c'est quand même bizarre. Au bout de quelques quarts d'heure d'inquiétude la vérité apparaît : le « doppler » déc..., la

mer est si calme qu'il n'accroche pas. En fait, il n'y a pas trop de vent, il n'y en a pas du tout. Bientôt Morea et Tahiti apparaissent. Tout est bien qui finit bien. Mais les responsables de l'avion ont eu une sacrée frousse.

Quelques jours d'arrêt pour moi à Papeete avec les grands chefs de la Marine et Claude Labbé qui, à Tahiti, est un des permanents de l'Armée de l'air au

L'essai du Mirage III

Le mardi 28 août 1973 à 18 heures 30 (TU) eut lieu l'essai Emaro, une dernière tentative d'un Mirage III E (chasseur monoréacteur monoplace) appartenant au 2^e escadron "Lafayette" de la 4^e escadre de chasse (base aérienne 116 de Lunel).

L'appareil (n° 617, immatriculé 4 BE) piloté par le lieutenant-colonel Eberne Copot Jargua une AN-60¹ à 25 km environ à l'Ouest de Morea. La bombe n'explode, selon les sources officielles, une énergie de < 20 kt. Selon d'autres sources, cet essai ne donna pas tous les résultats escomptés par les expérimentateurs civils. L'énergie dégagée n'ayant atteint que la moitié de l'énergie prévue.

Au plus strictement opérationnel, la mission de largage s'est parfaitement déroulée. Sa zone d'opération (en forme d'hippodrome) avait été délimitée en prévision des conditions météorologiques autour de Morea et de Fongohatu.

L'ingénieur américain de l'armée de l'air assiste au lancement d'un essai de l'AN-60 qui largue la bombe nucléaire Casp (à gauche sur la photo). (Photo DR)

Chaque zone reçut pour nom de code, le nom d'une ville métropolitaine où étaient implantés des bases aériennes : Strasbourg, Seletat, Colmar, Dijon, Nancy et Metz.

Un second Mirage III E (n° 618) piloté par le commandant Bulet, était en "remplacement" pour l'opération. Les deux appareils avaient été acheminés de France par voie aérienne. Démontés, les chasseurs de la FAAC (Force Aérienne TAC) ont été convoyés avec leur pièces de rechange (moteur et équipements vides) par six avions de transport C-160 français.



Extrait de « Atoll de l'atome » de Bernard Dumortier (cf. *Le Piège* N° 179 p. 61).

2. Site célèbre sur la côte californienne, près de Monterey.



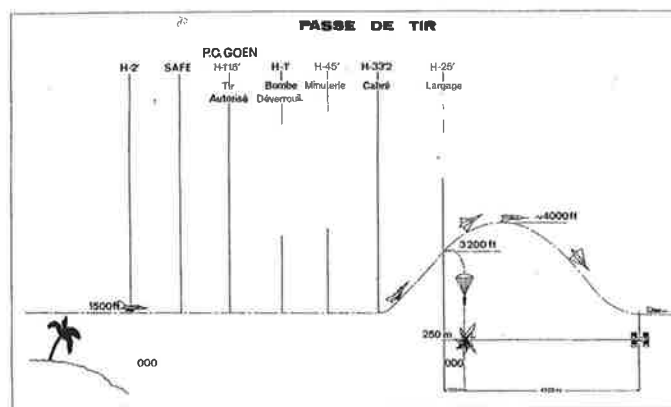
sein de la Direction des centres d'expérimentation nucléaire : la fameuse DirCEN. Cela fait du bien d'être accueilli par un petit camarade de promo quand on ne connaît rien des lieux et des habitudes locales. Je pars ensuite à Hao où les mécanos de la 4, arrivés en DC 8, ont déjà fait des merveilles. Les deux avions sont prêts en des temps record. Hao a été choisi comme camp de base et non Mururoa, car la piste est très longue et les installations logistiques beaucoup plus adaptées.

En fait, en descendant d'avion, je découvre un problème de taille. On me montre un article de l'*Est Républicain* qui vient d'arriver de France par DC 8. Il annonce à peu près tout sur « la » mission pourtant hyper secrète. En première page, il y a ma photo et celle du capitaine Maurice Rougevin-Baville que j'avais désigné comme pilote de remplacement en cas d'indisponibilité de ma part. Tout de suite, je vois qu'il faut faire démentir l'informateur du journal et j'envoie un message à la FATac proposant mon retour et deux autres noms de pilotes. Heureusement pour moi, les grands chefs estiment que je suis seul à bien connaître la question. Ils décident donc de me garder et changent seulement mon double. Tant mieux pour Bellet. Tant pis pour Rougevin !

Tant pis aussi pour ma femme et ma fille, car les consignes de sécurité sont renforcées. Le colonel Saulnier qui commande la base de Luxeuil craint que des anti-nucléaires ne viennent les embêter sachant ce que je m'appête à faire. Alors, il demande à ma femme de fermer les volets et de tout faire pour qu'on ne puisse pas savoir qu'elles sont là en attendant leur déménagement. Elles restent donc à peu près cloîtrées pendant une petite semaine. Ma fille se souvient encore avec bonheur du jour du déménagement où elles ont été libérées.

À Hao, les missions de d'entraînement commencent. J'ai rapidement la joie de constater que je peux vraiment organiser l'expérimentation comme je veux. On ne me demande rien de précis. Il faut simplement vérifier le bon fonctionnement de l'arme. Le contexte opérationnel ne passionne pas grand monde. Je peux choisir tout seul le type d'approche, l'altitude de tir... L'important est d'assurer la sécurité de tous, en ne faisant rien qui puisse risquer de compromettre le succès du tir. Vis-à-vis de mes pilotes, je tiens quand même à faire une mission la plus opérationnelle possible. Je décide donc de me rapprocher au maximum d'une mission réelle : approche à basse altitude (500 pieds, soit l'altitude la plus basse autorisée en temps de paix) et grande vitesse (500 nœuds), cabré, largage en montant, demi-tonneau, passage sur le dos, piqué, nouveau demi tonneau et dégageant rapide dans l'axe. La bombe étant lâchée en phase ascendante, elle commence par monter puis, peu après, son parachute s'ouvre et l'arme redescend assez lentement pour permettre à l'avion de s'éloigner à distance de sécurité (4 km). C'est la technique que les Américains appellent LADD (Low Altitude Dropping Delivery) et nous BREF (bombe ressource freinée).

Comme je sais que le flash d'une arme nucléaire est très puissant et que je ne tiens pas à être aveuglé, les mécanos me bricolent un voile noir sur le cockpit que je tire après le décollage et que je fixe avec des bandes de velcro. Cela protège bien et me donne en plus l'impression de ne pas tricher en faisant une approche en aveugle malgré le beau temps. À vrai dire, la mission est quand même plus facile que lorsque l'on traverse les vallées des Vosges dans les nuages, car le relief autour de Hao et de Mururoa est peu impressionnant !



Le mois précédant cet essai, deux escadrons de Mirage III-E, stationnés en Métropole et dotés de la bombe stratégique AN-52, étaient déclarés opérationnels.

Schéma de la passe de tir pour le largage de l'AN-52.

La passe de tir du Mirage III-E

Dans le langage des pilotes de chasse, la passe de tir est la phase durant laquelle l'avion de combat effectue une manœuvre (ou une série de manœuvres) pour délivrer ses armes (roquettes ou canons, roquettes, missiles ou bombes). Le document exceptionnel et inédit (reproduit ci-dessous), montre schématiquement les différentes phases du vol du Mirage III-E. Le lieutenant-colonel Copel qui pilotait cet appareil, a largué la première AN-52.

L'AN-52 était une bombe à gravitation aux caractéristiques extérieures imposantes : une masse proche de la tonne, trois mètres de long et près d'un mètre de diamètre.

A partir de l'instant où le PC du GOEN donne l'autorisation au pilote de procéder au tir, les phases opérationnelles du lancement s'enchaînent très vite. La bombe, accrochée en position ventrale sous le fuselage de l'appareil, est déverrouillée à une minute de l'explosion. L'avion est alors à moins de 500 mètres d'altitude (1 500 pieds). La minuterie de la bombe est déclenchée pour un compte à rebours de quarante-cinq secondes avant l'heure "H".

Douze secondes plus tard, le pilote cabre son appareil et monte à près de 1 000 mètres (3 200 pieds) en moins de 8 secondes. Le largage de l'AN-52 est effectué à vingt-cinq secondes de l'explosion.

Le Mirage III poursuit son ascension, passe sur le dos à 4 000 pieds et regagne le niveau 15 (1 600 pieds).

Durant ces 25 secondes, la bombe entame une brève trajectoire balistique (700 mètres de portée) avant que son parachute de freinage ne s'ouvre. À l'heure "H", l'AN-52 est à 250 mètres de la surface de l'océan. Le Mirage III est à moins de 5 km du point zéro, en vitesse subsonique ; environ 700 km/h.

Extrait de « Atoll de l'atome » de Bernard Dumortier (cf. Le Piège N° 179 p. 61).

Comme je sais que le flash d'une arme nucléaire est très puissant et que je ne tiens pas à être aveuglé, les mécanos me bricolent un voile noir sur le cockpit que je tire après le décollage et que je fixe avec des bandes de velcro. Cela protège bien et me donne en plus l'impression de ne pas tricher en faisant une approche en aveugle malgré le beau temps. À vrai dire, la mission est quand même plus facile que lorsque l'on traverse les vallées des Vosges dans les nuages, car le relief autour de Hao et de Mururoa est peu impressionnant !

Pour les responsables du centre d'expérimentation, l'important est de garantir qu'il n'y aura aucune retombée radioactive sur les atolls proches ou lointains et qu'aucun navire ne pourra être contaminé. Les difficultés proviennent essentiellement du fait que l'on ne peut être sûr de la puissance réelle de la bombe. Paradoxalement, c'est dans le cas où la bombe fait un raté, au moins partiellement, qu'il y a le plus de problèmes : les retombées sont plus importantes puisqu'il y a plus de « résidus » non fissionnés et ces retombées sont plus denses car elles viennent de moins haut puisque le champignon est moins développé... En fait, il faut faire des prévisions de retombées pour toutes les puissances possibles. En 1973, les tirs d'expérimentation non aériens se faisaient sous ballon au-dessus du lagon de Mururoa. Avec un avion, je pouvais faciliter les calculs et augmenter les fenêtres de tir puisque je n'étais pas obligé de viser toujours le même point. Avec Bellet, nous préparons une bonne demi-douzaine de points répartis tout autour de Muru, ce qui permet à l'amiral de choisir le point de tir relativement tard pour tenir compte des dernières données météo et de la présence éventuelle de bateaux gênants.

Mon souci de me rapprocher le plus possible des conditions opérationnelles m'a conduit à proférer une belle ânerie. Je souhaitais avoir un point précis à viser et au cours d'une réunion avec les marins du Centre, j'ai demandé si l'on pouvait ancrer des radeaux cibles sur les différents points de tir envisagés pour que l'on puisse mesurer la précision de mon largage. Ce faisant, j'ai déclenché des rires massifs, car j'ignorais que, dès que l'on s'éloigne du lagon, les fonds se trouvent à 4 000 mètres. Je suis obligé de reconnaître qu'il n'est pas facile de s'accrocher à cette profondeur !

Les semaines passent. Tout va bien. La vie est belle à Hao. Vol, tennis, bain, bateau... Il serait vraiment incongru de se plaindre ! En plus, il est clair que l'environnement est particulièrement favorable. Le colonel (Chamouton, 47-Thollon) est aussi sympathique qu'efficace. Dès que je demande quelque chose, il s'arrange pour me donner satisfaction. *Last but not least*, la bouffe du commissariat de la Marine qui administre nos mess est absolument somptueuse. J'ai encore dans la bouche le goût des biftecks néo-zélandais servis à chaque repas ! Cela dit, nos voisins australiens et néo-zélandais ne nous aiment guère. Ils nous accusent de polluer leur hémisphère et de mettre en danger la vie de leurs enfants. D'ailleurs, ils ne sont pas seuls. En France aussi, les anti-nucléaires sont de plus en plus actifs. Ils ont peur d'être entraînés par nos gouvernements dans une guerre nucléaire suicidaire. À

l'époque, ces contestations ne me passionnent guère³. Et je n'ai aucune honte à participer à un essai nucléaire.

Toutefois, je n'en veux pas à ceux qui ne pensent pas comme nous. Et, quand on m'annonce que des militants anti-nucléaires emmenés par le général de Bollardière viennent d'être arraisonnés dans les eaux territoriales, je suis un peu ennuyé. En effet, je connais assez bien le général et, même si je ne partage pas ses idées pacifistes, j'ai beaucoup de respect pour lui. C'est un des plus beaux combattants de la Deuxième Guerre mondiale. Contre les nazis, il a pris des risques fous pour mener des actions de commando loin derrière les lignes et j'admire son courage intellectuel qui le pousse à combattre toute forme de torture en se démarquant de la majorité de ses pairs.

Bien entendu, le colonel tient à l'accueillir dignement. Il se doit de l'empêcher de manifester contre nos activités, mais Bollardière est de très loin le plus haut dignitaire de la Légion d'honneur dans le Pacifique. Il est normal d'en tenir compte. Toujours est-il qu'il le loge dans le joli faré qui jouxte le mien. Or, non seulement je ne veux pas le voir dans ces circonstances, mais je ne souhaite pas qu'il me sache à Hao. Je me doute bien qu'il sera rapatrié avant la fin de l'opération Tamara et je ne souhaite pas qu'il commente ma participation aux essais nucléaires français. Heureusement, il n'a pas le droit de sortir de son faré et il me suffit de préciser qu'il ne faut plus m'appeler par mon nom à la sono générale de la base. Tout cela me permet de méditer sur l'imprévisibilité de notre monde. Comment aurais-je pu imaginer l'année précédente, quand il me recevait dans sa charmante villa bretonne, que nous dormirions, quelques mois plus tard, à quelques mètres de distance dans un atoll du Pacifique, sans avoir la possibilité de nous voir.

Quelques jours avant la période de tir prévue par les grands chefs et avant la venue du patron de la FATac et du ministre de la Défense... il me faut convoquer un *Mirage III E* à Mururoa. En effet, s'il est normal de s'entraîner à Hao, il n'est pas question de décoller avec une vraie arme et un vrai « cœur » de cet atoll où habite une population civile assez nombreuse. En cas de crash au décollage, les risques de pollution radioactive seraient beaucoup trop grands. Donc, il faut décoller de Muru où il n'y a que des militaires. Le seul petit ennui est que la piste est trop courte ; elle ne respecte pas les normes de sécurité prévues dans les

3. NDLR : Plus tard, Étienne Copel écrira « Vaincre la guerre », un ouvrage constataant la stratégie de dissuasion nucléaire du faible au fort en vigueur en France.



bouquins. Bien entendu, la FATac m'autorise à oublier la règle. Reste que je dois me poser court, sans être trop court. Avant le début de piste c'est le Pacifique. Après la fin de piste, c'est le Pacifique. En fait, il y a de la marge. Si je me pose à la bonne vitesse, au bon endroit, en étant très léger c'est-à-dire avec très peu de pétrole, je dois m'arrêter sans problème, même si le parachute de queue se casse ou se largue. Mais je n'aime pas me poser à court de pétrole, surtout quand il n'y a pas de terrain de dégagement à plusieurs centaines de kilomètres à la ronde. Alors, je prends l'autre solution : je me pose franchement lourd avec tout le pétrole nécessaire pour rentrer à Hao si nécessaire et je sors le parachute dès l'impact. Bien sûr, les mécanos m'en avaient mis un tout neuf et il tient. L'atterrissage a lieu sans problème.

Le lendemain (ou le surlendemain ?), les grands chefs commencent à arriver. Je les accueille de mon mieux avec présentation des personnels, des lieux et de la mission. Pour ne pas être trop « langue de bois », je dois dire que le commandant de la FATac me déçoit quelque peu, car il ne pose rigoureusement aucune question, ni sur les équipements, ni sur la bombe, ni sur l'aspect opérationnel de la mission. Je sais que c'est un très grand pilote, à la vue perçante. Je me dis qu'il réfléchit peut-être beaucoup, mais regrette qu'il ne le montre pas plus ! Heureusement, son chef d'état-major (le colonel Payen) est plus ouvert. Il est même chaleureux et je peux dire au personnel de la 4 que la FATac est satisfaite de notre préparation.

Arrive le ministre. Il s'appelle Robert Galley. C'est un habitué des ministères de la République. Je crois qu'il est resté treize ans ministre avec de multiples casquettes. En tout cas, c'est un ingénieur distingué, un des pères du nucléaire civil et lui se passionne pour la mission. Il veut tout comprendre du système d'armes et de son utilisation, tant à Muru qu'en temps de guerre sur le territoire européen. Je bois du petit lait à tout lui expliquer. Pour la petite histoire et pour continuer dans les coïncidences, j'ai retrouvé M. Galley de nombreuses années plus tard à Troyes. Il était député-maire et m'a poussé à venir dans son département pour faire de la politique à ses côtés. Mais ceci est une autre histoire !

Nous arrivons au matin du tir. L'amiral fixe l'heure de l'explosion aux environs de 9 h 00. Bien entendu, je tiens à montrer que dans la chasse on peut être précis et je fais tout pour arriver pile à l'heure. J'avais prévu au cours des entraînements des circuits type « hippodrome », inspirés par les défilés du 14 juillet où il est facile de gagner ou de perdre quelques

secondes en virant plus ou moins tôt. Le ministre assiste au montage final de la bombe et me voit introduire la boule de plutonium dans l'arme. L'AN 52 est une arme très futée et surtout très pratique, car le cœur n'est pas installé dans la bombe au cours du montage de l'arme en atelier mais, in extremis, sur le parking juste avant la mise en route des réacteurs. Et les procédures prévoient que c'est le pilote qui opère. Cela conditionne bien. Alors, contrairement aux procédures officielles, le ministre me donne le code de l'arme avant que je monte dans l'avion. Normalement il aurait dû me le donner par radio juste avant le tir pour diminuer mes possibilités d'acquiescer une renommée durable en allant larguer ma bombe n'importe où, par exemple à Papeete. À ce moment, je repense au sympathique capitaine de corvette avec qui j'avais dîné la veille qui m'avait dit : « Il est vrai que tu me parais à peu près normal mais, si j'étais le gouvernement, je ne prendrais jamais le risque de donner en temps de paix le code nucléaire à un seul homme. » Il est vrai aussi que le premier bombardement nucléaire français à partir du *Mirage IV* n'avait pu avoir lieu qu'avec l'accord du pilote et du navigateur. Ce qui limite les risques de coup de folie. En cela, ce deuxième tir était une nouveauté.

Toujours est-il que M. Galley ne semble pas stressé par le pouvoir qu'il me donne. Il n'imagine même pas que moi je puisse être stressé. La preuve, c'est qu'au moment où je commence à monter à l'échelle, il me dit : « J'ai certainement en face de moi le pilote le plus heureux de l'Armée de l'air ». Et je lui réponds : « Oh non, Monsieur le ministre, j'ai d'abord un examen à passer ce matin, c'est un peu comme le bac. On verra tout à l'heure ! » Effectivement, j'ai la trouille d'une « fausse manip » qui me ferait envoyer ma tonne de ferraille à la mer sans exploser. J'ai la réputation, peu usurpée, de perdre toutes mes affaires et avant que la bombe fonctionne, il y a pas mal de sécurités à enlever, pas mal de boutons à manipuler. Il vaudrait mieux que je n'oublie pas quelque chose, malgré toute la rigueur des *check-lists*.

Le compte à rebours commence trente-cinq minutes avant l'heure H. Mise en route, roulage, décollage, premier virage, éloignement, circuit d'attente, alignement au radar de bord sur les échos de l'atoll, nouvel éloignement de sécurité, autorisation de tir par le PC opérationnel enterré. A 8 h 58, je me sens pile là où je devrais être, mais je n'en ai pas la preuve, car devant moi il n'y a que des centaines, voire des milliers de kilomètres d'océan. Le radar de bord (la visu) est vierge de tout écho. En l'occurrence, cela vaut mieux d'ailleurs. À H moins deux minutes,

toutes sécurités enlevées, je peux déclencher la procédure semi-automatique de largage. L'aiguille de la trotteuse du chrono égrène les secondes. À moins trente-cinq secondes, apparaît dans le viseur l'ordre de cabrer. Je n'ai qu'à exécuter, plein pot PC. La bombe se largue toute seule quand l'angle de cabré prévu est atteint. Ce n'est qu'à ce moment-là, ultime sécurité, que le mécanisme d'armement nucléaire (MAN) introduit le cœur à l'intérieur de l'explosif. La bombe commence à monter pendant qu'au viseur je reçois l'ordre de passer sur le dos pour descendre rapidement et m'éloigner en vitesse.

Tout semble bien se passer, mais je continue à être un peu inquiet. J'ai toujours peur du gag. H moins cinq secondes, l'aiguille est presque verticale. J'ai beau être dans le noir grâce au rideau noir, je ferme un œil au cas où ! H moins deux secondes : dernier suspense. L'aiguille clique à la verticale et simultanément l'ensemble de l'habitacle s'éclaire. Ouf ! Je n'ai pas fait de c... ies. J'arrache en vitesse mon voile noir, me retourne et peux annoncer fièrement à la radio que le champignon a une bonne gueule. Le sommet du nuage monte majestueusement, mais je vois bien que ce n'est vraiment pas une bombe mégatonnique ! L'amiral me félicite et je ne vois pas qu'en fait les techniciens sont déçus. Conformément aux prévisions de l'ingénieur du Ripault, ma bombe n'a pas « fait le poids ». Je n'ai jamais eu le chiffre exact de sa puissance, mais j'ai compris qu'elle n'avait pas dépassé 60 % de la valeur nominale.

Il ne me reste plus qu'à rentrer à Hao, car il n'est pas question d'avoir deux fois la dérogation d'atterrissage sur une piste trop courte. D'ailleurs, je préfère : cela me permet de fêter le tir avec la majorité des mécanos restés sur place. Et puis les centaines de kilomètres à parcourir me permettent de me décontracter. À l'arrivée, je demande l'autorisation de faire quelques passages. Et je me défoule quelque peu en ne respectant peut-être pas toutes les règles de sécurité.

À l'arrivée au parking, les pistards me demandent de ne pas descendre tout de suite. Et je les vois s'affairer sur le bord de la carlingue. En quelques secondes, ils ont fini leur œuvre et je peux découvrir un superbe champignon peint au pochoir. Secret oblige, ce décor ne fut pas conservé. En particulier quand l'avion⁴, en fin de vie, fut installé au musée de l'air, il avait perdu cet attribut. Rien d'ailleurs n'ex-

pliquait son rôle dans l'aventure nucléaire française. Maintenant, il est relégué dans un hangar annexe, car il a fallu faire de la place dans le grand hall pour installer les deux *Concorde*.

Mon accueil est quelque peu chahuté : aspersion de plâtre, tour de la zone opérationnelle en chariot assis sur la bombe de réserve... Du coup, le pot est très écourté car la matinée s'achève et le colonel Chamouton me rappelle que le ministre et tous les officiels m'attendent à Muru pour me congratuler. Je commence à avoir faim, mais tant pis, le devoir m'appelle. Et je monte dans un *Mystère 20* pour rejoindre au plus vite les grands chefs. Cela prend bien sûr pas mal d'heures.

Quand j'arrive tout le monde est au mess officiers pour les discours. L'amiral remercie tout le monde, le général en fait autant, le ministre – qui est un excellent orateur – fait un topo très sympa pour tous. Je lui remets solennellement l'insigne de l'escadre. Champagne ! Immédiatement, le maître d'hôtel annonce « L'amiral est servi ». Bonne nouvelle s'il en est, car je me suis levé tôt et je n'ai rien mangé depuis le petit déj. Comme je suis bien élevé, je laisse passer les autorités et me dirige vers la salle à manger. Alors le maître d'hôtel avance pour me dire : « Désolé, mon colonel, le dîner est réservé aux officiers généraux ». Dans un premier temps, je regrette un peu, car je n'ai pas dit au revoir au ministre qui part le lendemain, sans que je sois prévu au protocole. Et puis j'ai vraiment faim. Mes « regrets » augmentent fortement, quelques minutes plus tard, quand j'apprends que, compte tenu de l'heure, le mess est fermé.

Sic transit gloria mundi !⁵

Pour ne pas laisser le lecteur sur ma faim, je tiens à préciser que je ne suis pas mort ce soir-là. Au bout de quelques centaines de mètres d'errance sur un site quasiment désert, je suis tombé sur un lieutenant de la Légion qui, me voyant ainsi en manque sérieux, m'a dit : « Mon colonel, ne vous inquiétez pas la Légion s'occupe de vous ». Et j'ai eu droit à un petit festin... très correctement arrosé !

Que dire sur la fin de la mission ? Je n'ai guère qu'un souvenir : l'Armée de l'air, dans sa grande bonté, nous a offert trois jours de repos à Bora-Bora qui n'étaient absolument pas prévus au programme. Hôtel de rêve, lagon bleu...

Merci Tamara. □

4. NDLR : Il s'agit du *Mirage III E* n° 617, immatriculé BE (cf. « Le *Mirage III E* dans l'Armée de l'air » de Bernard Chenel, Éric Moreau et Patrick Audouin – Note de lecture – *Le Piège* n° 177 de juin 2004).

5. « Ainsi passe la gloire de ce monde », phrase prononcée traditionnellement lors de la consécration d'un pape... en brûlant trois pincées d'étoupe.

