

par Antoine DUMAS (54 – Héliot)

GENÈSE

DE LA DISSUASION AÉRIENNE

Le dernier Mirage IV a été retiré du service en juin 2005. Retour sur les débuts de cet avion mythique – de l'équipe de marque à l'opération « Tamouré » – à travers les souvenirs d'un des nombreux piégards qui ont écrit cette épopée!

L'année 1962 reste pour moi un tournant. L'Algérie est déjà loin, je viens de passer deux années sur les *Vautour B* tout neufs de l'aviation de bombardement et j'arrive à Mont-de-Marsan et au CEAM. Une vie nouvelle m'attend.

Mont-de-Marsan est encore un village en 62. Un gros village landais. Une seule « grande surface », les Nouvelles Galeries, avec ses vendeuses habillées de blouses noires. On est encore en 1930. Un marché couvert très beau (hélas! il n'existe plus) avec ses victuailles du sud-ouest, asperges, foies gras, jambons, cèpes et magrets. Des arènes qui s'enflamment pendant les fêtes de la Madeleine et une équipe de rugby au top niveau. Qui ne se souvient de l'année 1962 qui voit Mont-de-Marsan et Dax – deux sœurs rivales – s'affronter en finale du championnat de France et qui ne se souvient de la victoire montoise et des frères André et Guy Boniface qui la construisent ce jour-là? Ambiance!

Mais Mont-de-Marsan, c'est aussi la base Centre d'Expériences Aériennes Militaires, une base pas classique, commandée par le colonel François Maurin. Une très belle piste, 2 800 m je crois à l'époque, qui traverse l'ancienne route menant à Brocas. Mais il ne faut pas croire que la route soit condamnée. Dans les Landes, on respecte les traditions. Les courses de chevaux en font partie. Pour rejoindre l'hippodrome, on ferme donc la piste et on ouvre la route. L'arrivée des unités FAS n'y changera rien.

Le CEAM compte un nombre élevé de sections, chacune spécialisée dans un domaine : radar, télécom, NBT (navigation, bombardement, tir), propulseurs, etc. Les avions sont mis en œuvre au sein d'unités spécifiques : GSR (groupe support réacteurs), transport-liaison, *Transall*, chasse. Les expérimentations sont exécutées à ce niveau mais les « fiches vertes » qui les ordonnent sont rédigées dans

le « palais de la sueur » (nom donné au PC par ceux qui n'y habitent pas et qui ajoutent perfidement... la sueur des autres). C'est tout cela que je vais progressivement découvrir en me frottant aux rédacteurs du « palais », en essayant moi-même de prendre le pli, en volant au GSR (*SMB2*, *Vautour*) puis, à partir du mois d'avril 1962, à la section chasse sur *Mirage IIIC*. Le *Mirage IIIB* n'est pas encore arrivé mais les conseils éclairés de l'adjudant-chef Botte, l'un de mes anciens moniteurs à Meknès, et trois tours de simulateur à Dijon feront l'affaire.

Tout cela parce que je suis destiné à l'équipe de marque *Mirage IV*.

Parlons-en de cette équipe. Elle existe déjà mais fait son travail à l'annexe du CEAM à Brétigny. Le commandant Jeanjean en est le chef, le capitaine Barbe est son navigateur, les capitaines Brigot et Gillot sont les officiers mécanicien et télécom. Ils suivent tous l'avancée des travaux et des essais au plus près du constructeur et du CEV. Les mois passant, je verrai arriver à Mont-de-Marsan Maurice Loisy, un navigateur chevronné avec qui j'ai fait mes premières armes sur *Vautour* à Cognac. Nous allons faire équipe ensemble sur *Mirage IV* pendant des années. Rejoindront un peu plus tard Pierre Planès, Yvon Lecoq, Henri Sénégas et Eugène Guichemerre.

En 1963, nous serons quatre équipages constitués, nous apprendrons à connaître « la bête » sous tous ses aspects, nous commencerons à voler sur les prototypes disponibles.

Le 7 février est un grand jour à Brétigny. Maurice et moi prenons place dans le *Mirage IV* n° 001. C'est un avion célèbre. Il a fait son premier vol le 17 juin 1959, piloté par Roland Glavany (40 – Steunou). Le 18 septembre 1960, piloté par René Bigand (44F – Preziosi), il a remporté le record international

de vitesse sur 1 000 km à la moyenne de 1 822 km/h. Un peu d'émotion que de se voir confier une machine dont Roland Glavany écrira plus tard : « *Le Mirage IV était bien un avion exceptionnel et, pour moi, le plus bel avion de combat de l'après-guerre.* »

Le 13 février nous décollons, Maurice et moi, pour notre troisième vol, un supersonique à 50 000 pieds et une croisière à mach 1,9. L'avion fonctionne comme une horloge et nous découvrons, émerveillés, une autre aviation.

Ce 13 février est aussi un jour sombre.

À peine posés, nous reprenons le chemin de Mont-de-Marsan avec notre *Flamant*. Au point de manœuvre, le *Mirage IV* nous double. Ce sont le commandant Jeanjean et Émile Barbe qui partent pour le dernier vol de la journée. Nous décollons derrière eux et les suivons quelques minutes sur la fréquence. Puis ils nous quittent définitivement. Ce n'est que deux heures plus tard que nous apprendrons la double éjection près d'Orléans, inévitable à la suite d'une explosion de compresseur et de l'incendie qui s'en suivit. Notre chef s'en tire bien mais Émile Barbe est grièvement blessé, son siège ayant traversé la voilure du parachute. Il manquera beaucoup à notre équipe tant au point de vue professionnel qu'en raison de ses qualités humaines. Aujourd'hui, il porte toujours les séquelles de cet accident.

• L'équipe de marque ne reprendra les vols qu'en novembre 1963, toujours à Brétigny, avec le *Mirage IV* n° 03, prototype représentatif de la série.



Mirage IV en ravitaillement

Cet avion rejoindra Mont-de-Marsan à partir de janvier 1964.

Année 1964, celle qui va voir la naissance des Forces aériennes stratégiques (FAS). Année dense pour tous les acteurs :

– La « marque » se regroupe à Mont-de-Marsan. À partir de février, elle perçoit les premiers avions de série, instruit les équipages destinés au 1/91 « Gascogne » et au CIFAS, découvre le ravitaillement en vol. Parallèlement elle rédige la documentation opérationnelle et technique. L'objectif est simple : la première prise d'alerte est pour octobre. La mission de base doit pouvoir être accomplie à cette date.

– L'infrastructure est en plein boom. Une zone technique opérationnelle se construit depuis plusieurs mois dans un secteur isolé de la plateforme. Y stationne déjà le premier *C-135F*. Les *Mirage IV* le rejoindront en octobre. Le DAMS (dépôt atelier de munitions spéciales) est en finition. Une anecdote significative de la pression dans tous les domaines me revient en mémoire. Quelques mois plus tôt, j'étais alors jeune capitaine, j'accompagnais le colonel Villetorte (responsable du programme au niveau EMAA) dans le bureau du commandant de base. Il souhaitait faire le point de l'avancement de la construction de ce DAMS. Il se trouvait qu'elle avait pris du retard. Et j'entendis alors cette menace amicale mais inquiétante « *Ecoute, si le DAMS n'est pas terminé le... (je n'ai pas retenu la date)... je te pose la bombouze sur ton bureau* ». Il est vrai que l'un et l'autre sont de promotions voisines et que le colonel Villetorte n'a jamais manqué d'humour ni d'efficacité.

Le même colonel Villetorte qui, au cours d'une réunion concernant la future arme de notre avion, avait coupé court à une discussion sans fin entre deux ingénieurs en leur lançant : « *Foutez-y de la m... pourvu que ça pète* ». La recette était bonne. La discussion s'est immédiatement arrêtée et l'expérience a montré plus tard que la bombouze pétait bien.

– Bien sûr, dans cette période nous avons eu beaucoup de visiteurs. Le ministre de la Défense Michel Debré, le général Philippe Maurin, premier commandant des FAS, qui vient prendre en main le *Mirage IV*. Les jeunes aiment bien cela et admirent.

Octobre 1964 : le contrat est rempli avec la première prise d'alerte.

Les avions et les personnels sont répartis entre le 1/91 Gascogne et le CIFAS. La 91^e escadre est créée. À sa tête le lieutenant-colonel René Blanc, ancien



officier de marque *Vautour B*, homme jovial, positif, efficace. Le chef du 1/91 est le commandant Pierre Caubel, chasseur et bombardier, ancien des *B-26* en Indochine, des *Vautour N*, des *B-26* en Algérie. Au 4/91 « Landes » on trouve le commandant Revil. Les autres escadrons de la 91 viendront dans quelques mois. La marque *Mirage IV* reste CEAM mais s'installe à côté du 1/91. Le commandant Jeanjean en est toujours le responsable. Ne disposant plus de moyens propres, elle va poursuivre les expérimentations nécessaires avec les avions de l'escadron.

Avec l'année 1965 apparaissent des missions plus longues, des études spécifiques, de nouvelles procédures, la navigation basse altitude. Quelques exemples :

- Missions de 5 à 6h30 avec 2 ravitaillements en vol, une phase supersonique, parfois un largage d'arme inerte sur champ de tir;

- Expérimentation du ravitaillement avec post-combustion. Je me souviens de René Bigand me téléphonant pour savoir les raisons pour lesquelles nous avions besoin de la PC. Les raisons étaient simples mais il fallut apporter quelques sécurités supplémentaires au circuit pétrole de l'avion.

- Étude de la croisière « Mic- Mac », ou comment des avions aussi différents que le *C-135F* et le *Mirage IV* peuvent-ils voyager de concert intelligemment? La mise au point de la procédure nous sera très utile dans quelque temps.

- Le vol et le tir à basse altitude. En août 1965, arrive au 1/91 le *Mirage IV* n° 13, premier avion capable d'effectuer cette mission. La précision du système et les recalages périodiques permettent de faire un suivi de terrain tous temps. Le pilote automatique va se révéler précieux. Là encore, le constructeur n'avait pas imaginé l'emploi du PA dans ce domaine. On ajoutera des sécurités. Enfin, le tir et l'évasive qui le suit vont être étudiés sous le contrôle d'un radar *Cotal* muni d'une table traçante. Plus tard, ce radar permettra la restitution des bombardements fictifs effectués par toutes les unités.

En octobre 1965, beaucoup de changements dans les effectifs.

Le lieutenant-colonel Blanc quitte l'escadre pour Taverny, chargé d'une mission particulière et mystérieuse dont nous allons néanmoins entendre rapidement parler. La relève est assurée par le commandant Humbert. La marque *Mirage IV* voit partir avec regrets le commandant Jeanjean qui a beaucoup

donné ces dernières années. J'y reste seul avec le fidèle Maurice et nous sommes désormais intégrés au 1/91 sous la coupe du commandant Dubroca. Une bonne initiative que de réunir sous un même responsable les moyens humains et aériens.

Très vite nous apprenons qu'une mission « Tamouré » se dessine à l'horizon. « Tamouré » cela sent la Polynésie. C'est l'affaire dont s'occupe le lieutenant-colonel Blanc. Il s'agit de la qualification opérationnelle du système d'arme *Mirage IV* qui doit avoir lieu en juillet 1966.

La tâche est vaste, l'enjeu important, le calendrier serré.

Deux *Mirage IV* du 1/91 les n° 9 et 36 sont retenus pour la mission.

Trois équipages sont désignés, Blanc/Lehalle, Dubroca/Caubert, Dumas/Loisy. J'ai la chance d'en être ! Le capitaine Woiline dirigera l'équipe technique.

Le 4/91 assurera les ravitaillements en vol et le transport des personnels et matériels, le DAMS de Creil la mise en œuvre de l'arme.

Tout le monde est sur le pont pour préparer cette mission.

- Ainsi vont être étudiés tous les itinéraires possibles pour convoier le *Mirage IV* n° 36 soit par les États-Unis, soit par l'Amérique centrale ou du sud, soit par l'est. (Le n° 9 sera démonté et rejoindra Hao sur le TCD *Ouragan*).

- Ainsi, du 26 janvier au 6 février 1966 le général Philippe Maurin, aux commandes d'un *C-135 F*, nous pilote au Mexique (Acapulco), à Hao, à Mururoa, en Équateur (Guayaquil), à Pointe-à-Pitre, toutes escales envisagées.

- Ainsi les équipages *Mirage IV* s'accoutument-ils aux missions longue durée, intitulées Mic-Mac Açores, comportant trois ravitaillements en vol et jusqu'à huit heures de vol.

- Ainsi, la marque *Mirage IV* explore-t-elle le ravitaillement en vol en monoréacteur. Il est prudent de s'entraîner avant de partir pour de longues étapes au-dessus de l'océan.

Les semaines passent vite. Fin avril, nous ne savons toujours pas sur quel trajet nous conduirons le 36 vers Hao. Laissons parler le général Maurin :

«... Le problème était que le ministère des Affaires étrangères n'était pas favorable à demander un service aux États-Unis. La date se rapprochant, je suis allé trouver le général de Gaulle, je lui ai exposé le

problème et il a donné l'ordre aux Affaires étrangères de poser la question aux Américains qui ont donné une réponse positive immédiatement.»

Le feu vert est donné quelques jours avant le départ. Nous passerons par les États-Unis. Je vois encore le général Maurin, présent lors du dernier briefing, la veille de la première étape Mont-de-Marsan - Otis AFB (près de Boston). Nous sommes tous attentifs à ce qu'il va dire. L'heure n'est plus aux conseils ni aux ordres :

« Vous allez traverser les États-Unis. Vous allez rencontrer l'USAF. Vous allez voir une grande chose ».

Je réaliserai « la grande chose » en posant le 36 à Hickam AFB (Hawaï) le 12 mai. La puissance américaine, sur mer et dans les airs, se manifeste dans toute sa grandeur au cœur du Pacifique.

Le lendemain 13 mai, Maurice et moi assurons la dernière étape. Six heures de vol, deux ravitaillements, un temps de curée¹. Un souvenir est resté dans ma mémoire. À l'issue du deuxième ravitaillement, j'annonce sur la fréquence que je vais boire un coup. Un grand éclat de rire me répond : « Nous aussi, mais pas du même ». C'est René Blanc qui arrose au champagne son galon de colonel tout neuf. Il est vrai que Maurice et moi n'avons droit qu'au jus d'orange.

Deux heures plus tard, nous touchons Hao, superbe piste posée sur une barrette de corail. Le général P. Maurin est là pour nous accueillir, accompagné du patron du centre d'expérimentations du Pacifique (CEP), des autorités locales et de la charmante vahiné traditionnelle. Comment ne serions-nous pas heureux ?

Hao, superbe base, commandée par le colonel Dugit-Gros. Du soleil, du vent, des cocotiers. D'un côté l'océan, de l'autre le lagon, ses coraux et ses poissons multicolores. Les installations sont neuves. Le mess, grande paillote au bord de l'eau, a pris modèle sur le club Méd. Luxe, calme et volupté excepté les jours où les clients se déchainent. Cela rappelle alors l'Algérie de 1958. Nous travaillons de 6 h à 13 h. L'après-midi est libre.

Le *Mirage IV* n° 9 a bien voyagé sur le bateau. La mécanique l'a remonté avec conscience. Dorénavant nous allons essentiellement effectuer la mission supersonique prévue pour le jour J en disposant de deux avions. La tropopause étant très froide, les performances de l'avion sont étonnamment brillantes. On croise couramment à 54 000 pieds Mach 1.95. Il faut réduire les PC pour ne pas dépasser M2 ou monter encore plus haut. À basse altitude, l'atmosphère est chaude et humide. Parfois il y a formation de nuages bas. On perce avec l'aide du radar de bord, mais c'est rare.

Tout se présente bien.

Hélas ! le 10 juin le réveil va être dur. Nous sommes partis de bonne heure, Dubroca, Caubert et moi, par la liaison aérienne vers Mururoa. Nous sommes en réunion sur le « *de Grasse* » avec quelques responsables du CEP afin de préciser le profil de la mission à venir. L'atmosphère est sereine, nous sommes cinq ou six autour d'une table conviviale quand la porte s'ouvre pour nous apprendre que le 36 vient de sortir de la piste à Hao. L'équipage Blanc/Lehalle est indemne mais, au retour, on ne peut que constater l'indisponibilité définitive du 36 qui reviendra en France avec l'*Ouragan*. Le général de Gaulle apprenant l'accident aurait dit : « Que faisait un colonel dans cet avion ? »

Ce n'est pas le moment de baisser la garde ! Le 9 est là, prêt à remplir la mission. Les répétitions suivent leur cours. Nous savons que Dubroca et Caubert effectueront la mission du jour J, mais Maurice et moi sommes prêts à prendre la relève en cas de besoin. Le lagon fourmille de requins très dangereux pour les nageurs... Début juillet, le général P. Maurin vient nous rendre visite. Je le vois toujours tournant une à une les pages du cahier d'ordre dont je suis responsable et me demandant d'arrêter les exercices un peu pointus que nous effectuons habituellement en fin de vol. Comme je le comprends aujourd'hui.

Le 18 juillet les conditions météorologiques sont favorables pour un tir le lendemain. L'avion est armé dans la soirée.



Photo SHAA

Mirage IV avec AN 22

1. NDLR : ou de curé, au choix du lecteur. (cf. p. 8).



Le 19 à 4 heures du matin, il est en alerte. Dubroca et Caubert le prennent en compte. À 4h31, il décolle pleine charge PC, illuminant la nuit encore sombre. Le vol est classique. Montée à 36000 pieds, accélération jusqu'à Mach 1.85, montée vers 54000 pieds. Le pilote automatique est branché. L'avion suit les ordres du calculateur. Les rideaux anti-flash sont mis en place. Le largage est lui aussi automatique après autorisation de l'équipage. 82 secondes plus tard c'est l'explosion à 5h04.

Observateur à la tour de contrôle de Hao, j'ai suivi la mission en direct par les messages radio de l'équipage et visualisé, dans le jour naissant, l'explosion de la première arme nucléaire opérationnelle française. À 500 km de distance, j'ai vu l'horizon s'illuminer pendant plusieurs secondes.

J'ai compris alors que notre politique de dissuasion venait de prendre du poids.

Dubroca et Caubert seront fêtés et félicités comme il se doit à leur retour. Pour eux aussi, ce jour restera gravé dans leur mémoire.

Très vite, la préparation du retour va nous absorber à nouveau. Nous reviendrons par l'itinéraire aller que nous connaissons bien. Le départ est fixé au 25 juillet. La veille au soir, Maurice, Caubert et moi, nous nous attardons après le dîner à discuter avec notre chef.

Attentif à l'heure qui tourne, Dubroca me dit soudain : « Dumas vous devriez aller dormir ». Ma réponse : « Ne craignez rien, mon commandant, Maurice et moi ne dormons jamais ensemble dans l'avion » ne l'a pas fait rire. Peut-être m'a-t-il pris au sérieux ? Le vol s'est bien passé, aucun de nous deux n'a demandé à dormir.

Le 28 juillet sera notre dernière mission dans le cadre de « Tamouré ». Il nous reste à franchir l'Atlantique pour retrouver notre port d'attache.

On n'a pas toujours un temps de curé². Je ne verrai le C-135 F que rarement. Chacun navigue à son niveau en fonction de sa masse. Mais nous savons qu'il n'est pas loin et les rejointes restent faciles. Il nous abreuvera à trois reprises. Après 6h45 de vol, nous nous posons à Mont-de-Marsan. Il fait nuit depuis une heure. Nous sommes toujours sur la piste. On me demande de contacter le COFAS. Merci, mon général, pour votre présence auprès de nous jusqu'au terme du voyage.

Je resterai au 1/91 m'occupant de la marque *Mirage IV* jusqu'en juillet 1967. À cette date, je rejoindrai le CIFAS à Mérignac. Mais cela est une autre histoire. □

2. NDLR : cf. note 1.

CÉRÉMONIE ANNUELLE DU SOUVENIR DES AILES BRISÉES

en hommage aux membres du personnel navigant
de l'Aéronautique civile et militaire
et aux parachutistes tombés en service aérien

SAMEDI 10 OCTOBRE 2005 À 10 HEURES 30
CATHÉDRALE SAINT-LOUIS DES INVALIDES

Pour tout renseignement :

LES AILES BRISÉES – 5 RUE CHRISTOPHE COLOMB – 75008 PARIS
TÉL. 01 40 73 82 40 – FAX. 01 49 52 07 45