

Qu'est devenue la bombe ?

Georges Varin (52 – Dartois)¹

Février 1971 : l'auteur est pilote d'essais à Cazaux, en charge des essais de largage de la bombe nucléaire AN52 par le *Mirage III E*. Une dizaine de largages ont eu lieu et, après plusieurs vols réussis, il est décidé que le ministre de la Défense viendra assister à une démonstration de tir. La météo étant mauvaise, un *Mirage III R* devra matérialiser la trajectoire avec des cartouches éclairantes. Lors d'une répétition, l'avion largueur est victime d'une panne très grave. Après deux jours de travail intense, un nouvel avion est prêt pour la démonstration devant les officiels.

Pour cette visite, le ministre de la Défense Michel Debré est accompagné du Délégué général pour l'Armement, du directeur du Centre d'essais en vol, du chef d'état-major de l'Armée de l'air et de nombreux industriels (Dassault, Matra, Sagem, Thomson). En milieu de matinée, le temps est exécrable et tout décollage pour ce genre de vol est impossible. On occupe les invités en faisant durer le briefing le plus longtemps possible et en leur faisant faire le tour du *Mirage III E* 560 équipé de la bombe.

Un peu avant midi, la météo annonce une légère amélioration : le plafond est de 1 000 ft et la visibilité de 3 à 4 km. Nous décidons de lancer le vol ; le capitaine Rodot (58-Blériot) sur le *Mirage III R* roule derrière moi. Au passage sur le taxiway, j'aperçois les visiteurs debout sur une plateforme que le CEV avait installée pour l'occasion ; je n'ai qu'une seule pensée : réussir ce vol de démonstration dont l'importance est capitale.

Après le décollage, Rodot rassemble sur moi et nous maintenons une altitude entre 500 ft et 1 000 ft, pour rester sous les nuages et maintenir des conditions de vol à vue. La vitesse est de 400 à 450 kt et je vérifie le bon fonctionnement du SNA au cours d'une petite navigation programmée. Les résultats sont satisfaisants et je me dirige vers le "point initial" du circuit de bombardement à l'aide du VTH (viseur à tête haute).

Je descends alors vers 300 ft et je prends la vitesse de 550 kt que je garderai pendant toute la passe de tir. Rodot est passé devant moi pour matérialiser ma trajectoire à l'aide de ses cartouches éclairantes. Je sélectionne le mode AN52 : dans le viseur les ordres de guidage apparaissent, ils sont très stables et faciles à suivre. La décision d'avoir signalé ma trajectoire par le *Mirage III R* est excellente, car avec la visibilité médiocre les spectateurs auraient eu des difficultés à m'apercevoir et à suivre les évolutions de mon appareil.

Je pilote au mieux l'ordre à cabrer et quelques secondes après je rentre dans les nuages. Je maintiens ma trajectoire jusqu'au largage de la bombe, puis je dégage au plus vite de la zone par un virage serré à droite. Je contacte l'approche qui me ramène pour un atterrissage sur GCA. Pour moi la mission est terminée et elle s'est très bien déroulée.

Mais qu'est devenue la bombe ?

L'ingénieur en chef Jacques Vedel m'en fait un compte-rendu dès mon arrivée au parking. Après mon entrée dans les nuages, l'attente a commencé pour les visiteurs. Celle-ci s'explique par le temps nécessaire à l'avion largueur pour s'éloigner au maximum avant l'explosion. Sur la

plateforme, les industriels et les ingénieurs du CEV qui connaissent les délais sont confiants mais néanmoins inquiets car la réussite d'un vol d'essai (comme son nom l'indique) n'est jamais garantie et les opérations qui suivent le largage sont complexes : ouverture du parachute de freinage, armement de la bombe, bon fonctionnement de la radio sonde et mise à feu de la charge. Pour les officiels, le temps semble long et la perplexité, pour ne pas dire le doute, paraît sur certains visages.

Enfin, la bombe, toujours sous son parachute, sort des nuages et quelques secondes après, vers 300 ft, la petite charge classique explose, l'essai est qualifié de réussite totale et la météo difficile a même prouvé l'emploi tout temps de la fonction nucléaire. La phase finale qui ne dure que quelques secondes a exigé des invités une très grande attention, c'est peut-être ce qui peut expliquer ce court échange de paroles entre le ministre et son délégué. Ce dernier lui glissant à l'oreille que « *le CEV avait fait semblant de tirer* », le ministre lui a sèchement rétorqué : « *Si, ils ont tiré, je l'ai vu* ».

La fonction nucléaire a donc été validée et présentée à l'Armée de l'air pour qu'elle effectue des largages réels. ■

1- Ce texte est un extrait du livre de Georges Varin *Quand je serai grand, je serai pilote*, édité par l'auteur : voir *Le Piège* 206, page 63.

2- Voir l'article d'Étienne Copel (54-Héliot) « Tamara » dans *Le Piège* 181 de juin 2005.



Deux ans plus tard, ce Mirage III E faisait un essai nucléaire réel à Mururoa²

