

La mise en préretraite d'un vieux soldat



Tir d'un AS 30L par un Mirage 2000.

Denis Turina (62 – Martin)

Ce vieux soldat, c'est le missile air-sol AS 30 laser. L'auteur, de 1993 et jusqu'à 1999, année de sa cessation d'activité, l'a accompagné en occupant le poste de chef de programme chez Aerospatiale-Missiles. Il nous parle de son protégé.

Dernier rejeton d'une famille dont j'avais connu l'AS 20 et l'AS 30, guidés par mini-manche, l'AS 30 infrarouge que le pilote devait suivre en ligne droite et guider jusqu'à l'impact, l'AS 30 laser se guide automatiquement sur la tache laser produite par une nacelle de désignation. Cette nacelle permet de détecter et d'identifier la cible, de positionner une tache laser sur le point précis à atteindre et de maintenir la tache à la position voulue. L'avion peut ainsi changer de trajectoire dès que le missile a été tiré.

Quand il m'a proposé le poste, mon futur directeur m'a dit : « *Tu as l'expérience du marketing export sur lequel nous portons notre effort et tu sais discuter avec les utilisateurs. L'AS 30 est à un tournant de sa vie. S'il est qualifié sur Rafale ou sur un avion étranger, c'est une belle aventure qui continue. Si malheureusement, il doit s'arrêter, tu as encore le potentiel pour le mener à la retraite avant de prendre la tienne* ».

Quitter la direction commerciale export pour un poste plus impliqué dans la gestion, dans les finances, dans les relations avec les services techniques étatiques et les autres partenaires français, demande réflexion. Apprendre encore un autre métier à 53 ans, c'est un vrai défi. Risqué et tellement tentant... L'armement aérien n'est pas nouveau pour moi. Pilote de chasse pendant dix ans, sur Mirage III E et sur F-100 Super Sabre, j'ai eu l'occasion de tirer deux AS 11 sur Fouga et un AS 20 sur Mirage III. Après avoir quitté l'Armée de l'air en 1979, j'ai travaillé dans l'industrie aéronautique et œuvré pendant six ans comme conseiller opérationnel à l'export, chez Matra.

En 1991 la première guerre du Golfe vient de se terminer quand je rejoins la direction commerciale export d'Aerospatiale Missiles, à Fontenay-aux-Roses, comme "promoteur" pour l'AS 30 laser. Le missile, devenu célèbre par sa "précision chirurgicale", est connu partout et les films des tirs de Jaguar tournent en boucle sur les téléviseurs.

Les études pour le qualifier sur le F-16 de General Dynamics (GD) sont déjà bien avancées. Pendant deux ans, avec les commerçants et les "techniques", nous sillonnons le monde à la recherche de clients potentiels. Dans le même esprit, nous prospectons des constructeurs d'avions et des utilisateurs de Tornado, de F-18, de F-15, de Skyhawk et d'AMX. Notre objectif est de convaincre les utilisateurs d'avions étrangers d'acheter ce missile si efficace. Un client se dessine. Les visites chez British Aerospace et chez GEC Marconi sont positives, la qualification sur Tornado semble donc bien partie elle aussi.

Chez les constructeurs, je participe aux discussions et j'écoute surtout parler les "techniques". Grâce à Bruno, le chef de programme, j'acquiesce d'autres compétences, tout particulièrement lors de la qualification sur F-16. Après plusieurs réunions pour la réalisation du lance-missiles, à Fort Worth chez GD et à Charleroi chez SABCA pour les essais en vol, le tir de qualification a lieu, de nuit, au Centre d'essai des Landes (CEL). Ce tir, effectué dans des conditions météorologiques très dégradées est un succès. Au-delà des problèmes techniques habituels, il faut dire que l'exercice n'était pas classique.

Une grande part de notre énergie a donc été dépensée à expliquer et à faire accepter aux différents assureurs et autres responsables financiers, que nous allions effectuer le tir d'un missile réel français, à partir d'un avion loué à la force aérienne belge, piloté par un pilote américain, sur un champ de tir étatique français.

Heureusement, sur place, tous les partenaires : industriels, CEV, CEL, base aérienne de Cazaux, travaillaient en bonne entente et efficacement, pendant et en dehors des heures de service habituelles. Dans le journal d'entreprise de GD, Joe-Bill Dryden, le pilote d'essai américain qui a appuyé sur la détente, a d'ailleurs cité en exemple cette coopération multinationale.



Peu de temps avant, GD nous avait invités sur son stand à un salon privé ouvert aux utilisateurs de F-16, et à eux seuls. C'était à Hill AFB, près de Salt Lake City, dans l'Utah. Tous les intervenants sur F-16 sont présents, y compris les fournisseurs de munitions en tous genres. C'est l'occasion de rencontrer la concurrence. Les premières bombes laser américaines propulsées viennent d'arriver et leur fabricant explique leur efficacité opérationnelle à qui veut l'entendre. Badge apparent, je me joins donc à un groupe d'observateurs, la plupart en uniforme, pour visionner les films présentés et participer au jeu des questions/réponses.

Au bout de quelques minutes de discussion détendue avec le spécialiste, je lui demande s'il sait quelle société je représente et comment il voit notre présence dans ces lieux. Sa réponse m'a pris de court :

« Bien sûr, tout le monde ici sait qu'il y a des Français parmi nous et qui ils sont : Welcome. Quant à votre concurrence, elle ne nous émeut pas. La totalité de nos frais est largement amortie par les commandes de l'USAF. Vous allez peut-être arriver à vendre 100 ou 200 missiles sur F-16? C'est tant mieux pour vous et ça ne nous gêne pas. La semaine dernière par exemple, comme pour chaque client qui se fait livrer un escadron de F-15, McDonnell Douglas a offert en remerciement (give away) un lot de 50 bombes guidées laser de nouvelle génération. Pour nous, la pompe est amorcée et nous savons qu'une autre commande du client final arrivera bientôt. »

Info ou intox? Nous ne jouions pas dans la même cour...

C'est dans ce contexte que, après une courte période de réflexion, je choisis de rejoindre le "vaisseau amiral et directorial", à Châtillon. Là, j'ai changé de lieu de travail et découvert "l'usine". Si pour moi le cadre a changé, et c'est peu de le dire, mes proches interlocuteurs, heureusement, restent les mêmes. Sans liens hiérarchiques directs et dévoués à la même cause, l'équipe AS 30 est très soudée. Les chantiers en cours ou en prospection sont nombreux et il y a de quoi s'occuper...

Pour la France, deux gros chantiers qui concernent essentiellement la Marine nationale sont déjà lancés :

- la qualification du missile sur Super-Étendard modernisé est bien avancée,
- la "muratisation" (MUnité à Risques ATténués), qui doit permettre de l'embarquer à bord du porte-avions à propulsion nucléaire Charles de Gaulle, vient d'être notifiée.

Les travaux pour l'étude et la fabrication d'une nouvelle charge et d'un nouveau Dispositif de sécurité et d'armement (DSA) sont lancés. Nous travaillons aux limites des lois de la physique et les premiers essais, au rail sur un mur au Centre d'essais des Landes, montrent qu'il nous reste des progrès à faire pour résister au choc à l'impact.

Pour ce chantier, un des points durs a été la définition, la fabrication et la livraison d'impulseurs pyrotechniques très particuliers que seul un fabricant anglais, je crois, était en mesure de livrer. Nous passons donc une commande, à prix d'or, de deux cents impulseurs avec des délais de livraison de plusieurs mois. Mais le fournisseur prend du retard. Compte tenu du prix de facturation, nous pensons bénéficier d'un minimum de considération de sa part, mais sa réponse à nos demandes d'explication a été : « En ce moment, nous devons fournir plus de 10 000 impulseurs par mois pour des fabricants d'airbags. Vos produits, trop ciblés, ne sont pas prioritaires pour nous. D'ailleurs, si vous trouvez un autre fabricant, n'hésitez pas à faire appel à lui... »

En juillet 1993, l'AS 30 laser effectue sa première campagne de tir de nuit, à Cazaux sous Mirage 2000 D équipé d'un Pod de désignation laser à caméra thermique (PDL-CT). L'équipage, pilote et Officier système d'armes (OSA), utilise des jumelles de vision nocturne (JVN). Les cibles sont détruites, et les opérationnels plus que satisfaits. Les discussions

avec Dassault Aviation et la DGA commencent pour mettre au point un programme de qualification sur Rafale. Un lance-missiles est fabriqué, des vols d'emport et même un appontage un peu "viril" sont effectués. Nos matériels ont tenu. À l'export les prospections se poursuivent. Malgré tous nos efforts, aucune n'aboutira.

En janvier 1998 nous embarquons à Toulon sur le Foch. Deux jours plus tard, après un montage sous avion, un catapultage et un vol sans histoire, le bateau cible est coulé : au grand dam de la Marine qui espérait pouvoir l'utiliser comme cible pour d'autres tirs. La Royale commande une série de missiles au standard de l'Armée de l'air. Pendant quatre jours, accueilli comme un frère, j'ai donc été "marin en civil". J'ai pu assister de près à la mise en œuvre des avions et des munitions, et à la dernière qualification à l'appontage de deux jeunes pilotes sur Crusader. Une belle bête, poussée par un J57, le réacteur qui équipait le F-100...

Puis les conditions d'emport et d'emploi évoluent pendant les opérations en Yougoslavie où l'AS 30 laser donne toujours satisfaction. Une demande urgente pour l'augmentation du potentiel d'emport sous avion des missiles existants est émise par la DGA. En moins de trois jours, un programme de vieillissement est établi et proposé. Il prévoit de commencer par effectuer, sur des missiles bons de guerre stockés, le relevé des contraintes sous avions, en fonction du profil des missions prévues.



Catapultage d'un Super Étendard armé d'un AS 30L.

Mais la guerre du Golfe est loin derrière nous, et les bombes américaines sont financièrement plus abordables. Le marché de Maintien en condition opérationnelle (MCO) est renouvelé difficilement et avec retard par manque de financement. La technologie des composants majeurs (autodirecteurs, propulseurs, charge) a plus de quarante ans et beaucoup de sous-traitants ont disparu. Les équipes chargées des rechanges et des réparations font des prouesses dans un contexte social difficile qui voit les effectifs, à Châtillon et à Bourges, se réduire comme peau de chagrin. Les normes de qualification et de fabrication de sous-ensembles ont bien changé elles aussi. Les conditions de survie du missile et le lancement d'un modèle aux performances améliorées sont étudiés. Nous lançons des appels d'offre vers les sous-traitants, puis une proposition commerciale vers la DGA, pour essayer de relancer la fabrication d'un missile rénové.

La demande pour un Armement air-sol modulaire (A2SM) sonne le glas de l'AS 30 laser. Il ne connaîtra pas la qualification sous Rafale. ■

NDLR : L'A2SM a été commandé en 2000 (premières livraisons en 2007) et l'AS 30L a été retiré du service dans l'Armée de l'air en 2010. Les derniers AS 30L ont été tirés en Libye par les Super Étendard qui ne sont pas qualifiés A2SM.