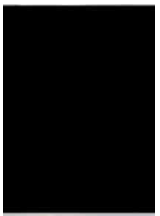


L'armée de l'air assure la permanence de la mission nucléaire depuis 1964 avec le Mirage. Aujourd'hui le Rafale lui succède. Plus de 10 % du budget de la Défense est consacré à l'« arme inacceptable » dans le jargon militaire, c'est-à-dire celle qui doit dissuader toute attaque contre les intérêts vitaux du pays. Une mission dévolue à la Marine nationale et à l'armée de l'air. La France disposerait de quelque 300 têtes nucléaires opérationnelles quand la Russie en aurait 1 600, et les Etats-Unis 1750. L'efficacité du nouveau porteur de missile nucléaire renforce la dissuasion française. « Si tu veux la paix, prépare la guerre », disaient les Romains. Depuis, la guerre s'est mise à ressembler à un jeu, et le ciel à un écran mais, virtuelle ou pas, c'est la capacité à tuer qui continue à décider de la puissance et de l'indépendance des nations.

Le Rafale B (au premier plan) en patrouille serrée sur le Mirage 2000N. Tous deux sont équipés de missiles nucléaires. Le Mirage 2000N aura passé trente ans dans les Forces aériennes stratégiques. Dernier défilé au-dessus de Paris prévu le 14 Juillet.

Photos **Alexandre Paringaux**





Force de frappe UN FER DE LANCE NOMMÉ RAFALE

APRÈS TRENTE ANS DE SERVICE,
LE MIRAGE 2000N NE PORTERA PLUS
LA BOMBE ATOMIQUE. IL A PASSÉ
LE RELAIS AU FLEURON DE
NOTRE CHASSE. NOTRE REPORTER
A PARTICIPÉ À UNE MISSION

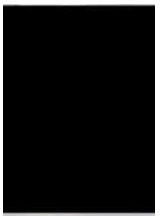
PAS DE VOL EN SOLITAIRE
POUR LA MISSION NUCLÉAIRE.
TOUTE UNE ESCADRILLE
ACCOMPAGNE LE CHASSEUR
BOMBARDIER

*A 7 000 mètres au-dessus du Massif central,
le 11 juin, un des derniers exercices conjoints de Rafale B
(1^{er} et 3^e de bas en haut) et Mirage 2000N.
Devant eux : deux ravitailleurs Boeing C-135.*





Grâce à ses missiles air-air, le super-héros peut se défendre seul contre des avions ennemis. Mais un raid nucléaire, comme les opérations d'entraînement et de démonstration, compte de 30 à 40 appareils : chasseurs, ravitailleurs et avions de détection et de contrôle aéroporté (Awacs). Les plus gros exercices s'effectuent quatre fois par an, toujours de nuit : par discrétion et pour ne pas gêner l'aviation civile. Comme le Mirage 2000N, son remplaçant est un biplace, d'où son nom, Rafale B. La France en compte une cinquantaine. Beaucoup plus manœuvrable, ce bijou high-tech est doté d'un radar 15 fois plus performant. Le Rafale B peut aussi échanger des données numériques cryptées. La tactique passe à l'ère 2.0.



Sous le ventre de la bête, un véritable arsenal: le Rafale B, en plus du missile nucléaire ASMP-A (au centre), peut porter jusqu'à 6 missiles Mica destinés à protéger le raid. En exercice, ils sont dépourvus de charges explosives.



EN 1965, DANS LE REPORTAGE DE MATCH, L'AVION RAVITAILLEUR ÉTAIT LE MÊME, UN BOEING C-135



Cette année-là, Match présente pour la première fois la force de frappe française. En couverture, le Mirage IV équipé de la bombe nucléaire AN21. Il a été remplacé en 1988 par le Mirage 2000N (en bas) au radar révolutionnaire à l'époque. Il lui permet de voler à quelques dizaines de mètres du sol et plusieurs centaines de kilomètres-heure par n'importe quel temps en pilotage automatique.



A 600 km/h, le Boeing C-135 ravitaille un Rafale B. Le transfert de carburant s'effectue à 1 tonne par minute pour le Rafale B et à 500 kilos par minute pour les Mirage 2000N qui l'accompagnent.

Plus puissants, mieux équipés : le perfectionnement de notre force de dissuasion concerne aussi les ravitailleurs. Les vénérables Boeing C-135, en fonction depuis 1964, vont laisser place à 15 Airbus A330 MRTT Phénix. Débutant à l'automne, le remplacement de cette flotte doit se terminer à l'horizon 2023. Plus grands, capables de voler plus longtemps, ces nouveaux ravitailleurs sont aussi dotés d'une réserve de pétrole atteignant 120 tonnes. Polyvalents, ils permettront toujours l'évacuation sanitaire mais aussi le transport des troupes et l'emport de fret.

A ISTRES COMME À SAINT-DIZIER, LE LANCEMENT DE L'OPÉRATION OBÉIT À UN PROTOCOLE MILLIMÉTRÉ

Sous un Rafale B, au premier plan, deux chefs avions se chargent des dernières vérifications. Derrière eux, deux mécaniciens enlèvent le cache de l'arme nucléaire avant le décollage. Chaque geste est surveillé et répond à des consignes écrites.



Un pilote et un navigateur sortent du poste de commandement enterré de la zone d'alerte hautement sécurisée de Saint-Dizier, l'enclave dédiée aux missions nucléaires.



Séance de briefing avant le vol. Assis, deux équipages de l'escadron 1/4 Gascogne encadrés par un officier (à g.) et un sous-officier renseignement (à dr.). Ils décrivent la situation et les menaces qu'ils pourront rencontrer. Derrière, les écrans qui permettront la restitution de leur vol, seconde par seconde.



Comme avant chaque mission, le pilote effectue le tour de son avion accompagné d'un mécanicien. Ils inspectent avec minutie chaque élément. Ici la tête du missile nucléaire sur laquelle le pilote a posé la main.

1965

Un pilote et son navigateur devant un Mirage IV équipé d'une bombe nucléaire. Cette photo de Paris Match est alors un scoop mondial.



2018

Devant une alvéole de la zone d'alerte de l'escadron de chasse 1/4 Gascogne, un Rafale B et son équipage au complet: en tenue de vol, le pilote (au centre avec le casque) et le navigateur officier systèmes d'armes (Nosa). Ils sont entourés par les chefs avions (brassard orange). Ensuite, par les mécaniciens. A droite, le gendarme de la sécurité et des armements nucléaires.



Exclusif. Nous avons pris les commandes (quelques instants) d'un Rafale. Un article en 4 g !

MAUX DE TÊTE, OREILLES BOUCHÉES, TRANSPIRATION, PICOTEMENTS... JE TENTE DE FAIRE BONNE FIGURE EN PLAISANTANT. EN VRAI, JE SUIS K.-O.

Par **Régis Le Sommier**

« **V**ous pouvez prendre les commandes. C'est à vous. » Le Rafale a décollé il y a quelques minutes de la base de Saint-Dizier. « Euh, ça marche comment, les commandes ? Parce qu'on ne m'a rien expliqué... » Je m'adresse à Rivers, assis devant moi. C'est son nom de pilote. Au sol, il est le commandant Thomas, ancien de l'École atomique de Cherbourg et responsable de zone nucléaire.

Pour être autorisé à faire ce vol, j'ai passé tous les tests médicaux et physiques. On m'a même décerné un certificat d'« aptitude pour un vol sur avion muni de siège éjectable ». Mais je n'ai jamais piloté... « Bougez pas, répond Rivers en rigolant. Je change juste les radios et j'arrive. » Il salue la tour de contrôle : « 30-2, 30-2. Cascadeur, Requin three two, good morning ! » Puis m'explique : « Alors, les commandes... Sur la gauche, c'est les gaz. Vous pouvez presser en avant, en arrière. Pour les directions, c'est à droite. Je vous laisse essayer ? »

J'actionne timidement la manette de gauche, ce qui déclenche une puissante accélération. Puis je me risque à incliner la commande de droite. En une fraction de seconde, me voilà la tête en bas. Je pousse un peu plus à droite et l'avion retrouve sa position d'origine. Jamais je n'aurais imaginé qu'il était si facile de faire un tonneau en Rafale ! « On va mettre la pleine charge [PC], dit Rivers. Poussez à fond vers l'avant. Vous devez sentir un taquet. » Nouvelle accélération, plus puissante encore. Nous naviguons à présent à 5000 mètres, à une vitesse proche du mur du son. « Vous allez couper

la PC et remettre pleins gaz [position intermédiaire]. » Encore trois minutes et nous atteignons les 11000 mètres, l'altitude des avions de ligne. L'horizon est un arc de cercle bleu pâle. Le soleil cogne si fort sur le cockpit qu'on se croirait dans une queue de comète. J'ai l'impression d'être dans une fusée au décollage. Le (vrai) pilote a repris les commandes ; il coupe les gaz, fait plonger légèrement le nez de l'appareil pour mettre les ailes à plat, puis effectue un virage serré pour lui donner une nouvelle direction. Mon pantalon anti-gravité se gonfle. Une pénible sensation d'oppression m'envahit jusque dans les épaules. Nous venons de « prendre 3g », comme on dit. Trois fois la gravité, soit un gigantesque afflux de sang dans les jambes. Et ce n'est rien par rapport à ce qui m'attend...

JAMAIS JE N'AURAIS IMAGINÉ QU'IL ÉTAIT SI FACILE DE FAIRE UN TONNEAU EN RAFALE !

L'objectif de la journée, c'est l'aérodrome militaire d'Evreux. En compagnie d'un autre Rafale, nous devons tirer des missiles Scalp (fictifs) sur quatre bunkers protégés par des batteries sol-air. L'« ennemi » (joué par un autre Rafale) nous traque... Il évolue au nord de notre position. Rivers me dit de regarder sur l'écran de gauche : un Soukhoï SU-30 est en train de nous éclairer avec son radar. On me l'a expliqué au briefing : le Soukhoï SU-30 appartient à « une puissance de taille importante qui ne nous est pas directement hostile ». Jolie langue de bois pour désigner la Russie. L'aspect technique de la mission m'a été

présenté dans un parler saturé d'anglicismes – résultat d'années d'intégration à des dispositifs et coalitions dominés par les Anglo-Saxons – auquel même nos ados biberonnés aux jeux vidéo ne comprendraient rien... L'anglais est la langue de l'aéronautique. Mais pas de la dissuasion nucléaire. Par souci de confidentialité, même vis-à-vis de nos alliés, les échanges « dans le nucléaire » se font en français.

La fin de la guerre froide, l'émergence d'ennemis non étatiques type Al-Qaïda a, un temps, remis la dissuasion nucléaire en question. Mais ce temps est révolu. Retour en force de la Russie, émergence de la Chine, attitudes menaçantes de diverses puissances moyennes... elle a retrouvé toute sa pertinence. Garante de cette indépendance chère au général de Gaulle, la dissuasion constitue toujours la clé de voûte de la défense nationale, assurée à la fois par l'aviation et par les SNLE (sous-marins nucléaires lanceurs d'engins). Invisible, le sous-marin se manifeste seulement au moment où il commet des dégâts irréparables – on dit « inacceptables » dans la langue militaire, puisque le principe est la « dissuasion ». L'aérien, seul, permet de « laisser du temps au temps ». On sort l'avion du hangar, on l'arme, on prend l'alerte, puis on le fait décoller et, jusqu'au moment ultime, le président de la République garde la possibilité d'annuler la mission pour en faire une « mission Poker », c'est-à-dire un simple exercice.

« Comme c'est un Russe et qu'on ne veut pas d'escalade... on va virer par la gauche, annonce Rivers. Coupez la pleine charge. Allez-y. » On ne doit pas trop s'approcher, (Suite page 78)



Chasseur polyvalent, le Rafale B peut effectuer des missions nucléaires (devant), des bombardements conventionnels (équipé de missiles Scalp, au centre), comme actuellement en Irak et Syrie, ou faire la police du ciel au-dessus du territoire national 7 jours sur 7, 24 heures sur 24.

NOUS REJOUONS DANS LE CIEL DE CHAMPAGNE L'OPÉRATION « HAMILTON », L'ATTAQUE AÉRIENNE FRANÇAISE SUR LA SYRIE DU 14 AVRIL DERNIER

philosophie « on cherche à savoir qui a la plus grosse », me traduira un ami pilote. En virant, je crois reconnaître Saint-Dizier. « C'est Metz », corrige Rivers. Les deux villes sont à 100 kilomètres à vol d'oiseau l'une de l'autre. Je n'ai pas le temps de m'étonner. La pression se fait soudain si forte que j'ai l'impression d'avoir des enclumes à la place des bras et que je me sens incapable de prononcer une parole, prostré, accaparé par mon souffle sous le masque à oxygène. J'apprendrai que, dans la prochaine version du Rafale, le cas du malaise des

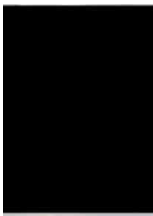
pilotes est prévu. L'informatique de bord pourra prendre le relais. Mais là, c'est une voix électronique féminine qui me réveille : « Too fast ! Too fast ! » « Bon, là il faut remonter, sinon on va accélérer un peu trop », observe Rivers en reprenant les manettes. Je suis au bord de l'évanouissement, le fameux voile rouge. Lui est doté de l'étrange faculté d'échapper aux tortures que la gravité m'inflige.

J'ai fini par reprendre mes esprits. Dans la foulée, j'accepte sa proposition de tenir une nouvelle fois les commandes. J'actionne le manche en douceur. La

pression qui revient me pétrit l'échine, la sueur perle le long de mes joues, le casque m'emprisonne le crâne. Sous ma combinaison, je suis en nage. A ma grande surprise, je parviens à descendre à l'altitude requise pour effectuer les tirs : un trait vert sur l'écran. Au pilote de placer le Rafale dans la direction de l'aérodrome d'Evreux : après une série de calculs dont le sens m'échappe, il tire un premier missile Scalp.

Préparées au sol avant chaque mission, ces frappes sont fictives. Mais récemment, lors d'un exercice dans le Loiret, un Mirage 2000D a largué par erreur une charge inerte de 16 kilos, percutant un hangar et blessant deux ouvriers. Armée, la même bombe à guidage laser AASM pèse plus de 250 kilos. Cela donne une idée des dégâts qu'une seule peut occasionner. Les Irakiens et les Syriens en savent quelque chose...

« Un avion vient de décoller vers nous », prévient Rivers. C'est le « MiG-29 » qui, pendant le briefing, m'a été décrit comme appartenant à « une puissance de taille moyenne, alliée de la précédente et dont nous attaquons certaines



infrastructures sur décision de nos dirigeants politiques». «Il tente de nous barrer la route», explique Rivers. Nous rejoignons dans le ciel de Champagne l'opération «Hamilton», l'attaque aérienne française sur la Syrie du 14 avril dernier. Le Soukhoï tient le rôle du russe, le MiG celui du syrien, et la ville d'Evreux celui de Damas. Mais nous ne ferons pas le plein en vol. En avril, huit ravitailleurs français, des Boeing C-135, et sept américains s'étaient relayés au-dessus de la Méditerranée pour alimenter les chasseurs français. La mission avait duré dix heures. Celle-ci ne dépassera pas quatre-vingt-dix minutes.



Le commandant Thomas n'a pas participé au raid en Syrie. En revanche, il a pris part aux frappes sur Raqqa ordonnées par François Hollande, la nuit qui a suivi les attentats du 13 novembre. Il me confiera que, à l'époque, son navigateur et lui avaient envisagé l'hypothèse où leur appareil serait abattu. «Si lui ou moi en sortions blessés, nous nous étions dit que nous marcherions en nous appuyant l'un sur l'autre. Et si ce n'était pas possible, nous nous étions juré de cacher le blessé sous des pierres, avec des vivres, un trackeur pour indiquer sa position, un flingue et six chargeurs. Le rescapé partirait seul. Il était hors de question de terminer brûlé vif dans une cage de Daech.» Tomber derrière les lignes ennemies est le cauchemar du pilote de chasse. Le 3 février, le Soukhoï SU-25 du commandant Roman Filipov a été abattu dans la région d'Idlib, en Syrie. Il a pu s'éjecter, puis il a épuisé ses munitions en tenant tête à des rebelles qui hurlaient «Allah Ouakbar». Pour échapper à la capture, il s'est suicidé à l'aide d'une grenade. «Les Russes, c'est des durs», commentera le pilote à qui je racontais cette histoire.

«On va aller chercher le combat aérien», annonce Rivers. Le prétendu MiG-29 apparaît, petit point noir qui file à une vitesse folle entre les nuages. «On engage un combat à vue. Ça va sûrement serrer un petit peu.» Malgré plusieurs boucles pour couper sa trajectoire, nous n'avons aucune opportunité de tir. Il a le dessus. Rivers se fait fataliste: «Son Rafale est mieux équipé pour ce type d'engagement. Le nôtre, avec ses bidons de carburant, est trop lourd. Nous devons rompre le combat et fuir.»

POSITION PRIVILÉGIÉE POUR LES MISSIONS NUCLÉAIRES : LE RASE-MOTTES SOUS LES RADARS

Ces manœuvres m'ont donné un épouvantable mal de crâne. Sans parler de mon tympan droit, sur le point d'exploser. J'ai pourtant pensé à déglutir. Le retour à une gravité normale me débouche les oreilles. Je tente de faire bonne figure en plaisantant, mais en réalité je suis épuisé. Rivers me fait remonter à 18000 pieds (6000 mètres). Le vol redevient paisible. Le mal de tête s'estompe, à l'exception de picotements aigus au niveau des sinus, mes allergies... un détail qu'un ami m'a recommandé de ne pas mentionner à la visite à l'hôpital d'instruction des armées Percy, selon le principe: «N'en dis jamais trop à un médecin militaire.» Mais le répit sera de courte durée. Un second MiG-29 nous éclaire à présent avec son radar. Cette fois, il est en dessous. Rivers saisit sa chance. Il cherche à l'avoir en visuel. L'avion nous croise de très près. On prend 4g dans la poursuite, ce qui n'empêche nullement Rivers de dispenser un petit cours d'histoire: «Ce genre de combat se produisait souvent

pendant la Seconde Guerre mondiale.» Il fait preuve d'un tel calme que j'ai du mal à croire que nous soyons dans la même embarcation. «J'ai une position de tir. Je passe au canon... Terminé, terminé. – On l'a eu? – Ah oui, là, on l'a eu!»

Rivers fait maintenant du rase-mottes, la position idéale pour échapper à la détection radar. Raison pour laquelle elle est privilégiée lors des missions nucléaires. C'est aussi le moment où les passagers occasionnels, comme moi, ont tendance à vomir... A 150 mètres à peine, l'air est plus épais, l'appareil est pris de soubresauts. Rivers, lui, apprécie le paysage. Nous voici au-dessus d'une étendue monotone de champs vert foncé que dominent des clochers épars. Il fait le guide: «Un campement de gens du voyage.» Moi, je regarde la jauge de carburant. Il nous en reste 1 tonne sur les 3,5 du départ. Il me demande si je souhaite continuer. Ma raison me rappelle que je bénéficie d'un privilège exceptionnel; mais mon corps, lui, dit stop. Alors demi-tour, cap sur Saint-Dizier. Je ne pense plus qu'à cette question que je veux lui poser: «Comment faites-vous pour maîtriser les paramètres avec une pression pareille?» Il me répondra tranquillement: «Rassurez-vous. La première fois, sur Mirage 2000, moi aussi j'ai vomi. L'aptitude à encaisser dépend du nombre d'heures passées en vol.» Et il a dit vrai. Quand il m'a averti, avant d'atterrir, qu'il faudrait encore gagner de l'altitude, couper la vitesse et «prendre 5g», je me suis préparé au pire. Paupières closes, joues creusées, abdos contractés, j'étais prêt à «encaisser». J'ai été le premier surpris de découvrir que je tenais le choc. C'est vrai, on s'habitue à tout. Et moi, je regrette déjà le temps où... j'ai piloté un Rafale.   @LeSommierRgis

Régis Le Sommier,
notre reporter,
grimpe à bord d'un
Rafale B, suivi du
pilote qui s'installera
à l'avant. A droite:
équipé d'une
combinaison anti-g
et d'un masque à
oxygène.

