



« Mirage IV A » le meilleur avion supersonique de bombardement tactique du monde.

LA NOUVELLE FORCE AÉRIENNE FRANÇAISE

Par Richard Thomas.

PEU de Français se rendent compte de la formidable puissance que possèdent leurs forces aériennes depuis quelques jours. L'Armée de l'Air vient en effet de prendre livraison du dernier d'une série de douze gigantesques tankers, ces avions ravitailleurs pesant 135 t et possédant une vitesse d'environ 1 000 km à l'heure.

Ces mastodontes approvisionnent, en vol, à des vitesses et à des altitudes impressionnantes nos escadres de bombardement dotées du bien connu « Mirage IV A ». Or, ce dernier, possédant lui-même un rayon d'action de 2 500 km, peut couvrir des distances sensiblement augmentées grâce à ces « stations-service volantes ».

Le bombardier n'est pas obligé d'attendre que son carburant soit épuisé pour profiter du système de ravitaillement en vol. Il peut également en bénéficier dès le décollage.

Au-dessus de sa piste de départ, il fait le « plein ». C'est-à-dire qu'il se charge de plusieurs tonnes supplémentaires, dont il peut s'accommoder une fois en vol, mais avec lesquelles il n'aurait pas réussi à décoller. Il peut donc foncer sur son objectif avec un stock de combustible nettement supérieur à ce qui constitue, au sol, le maximum.

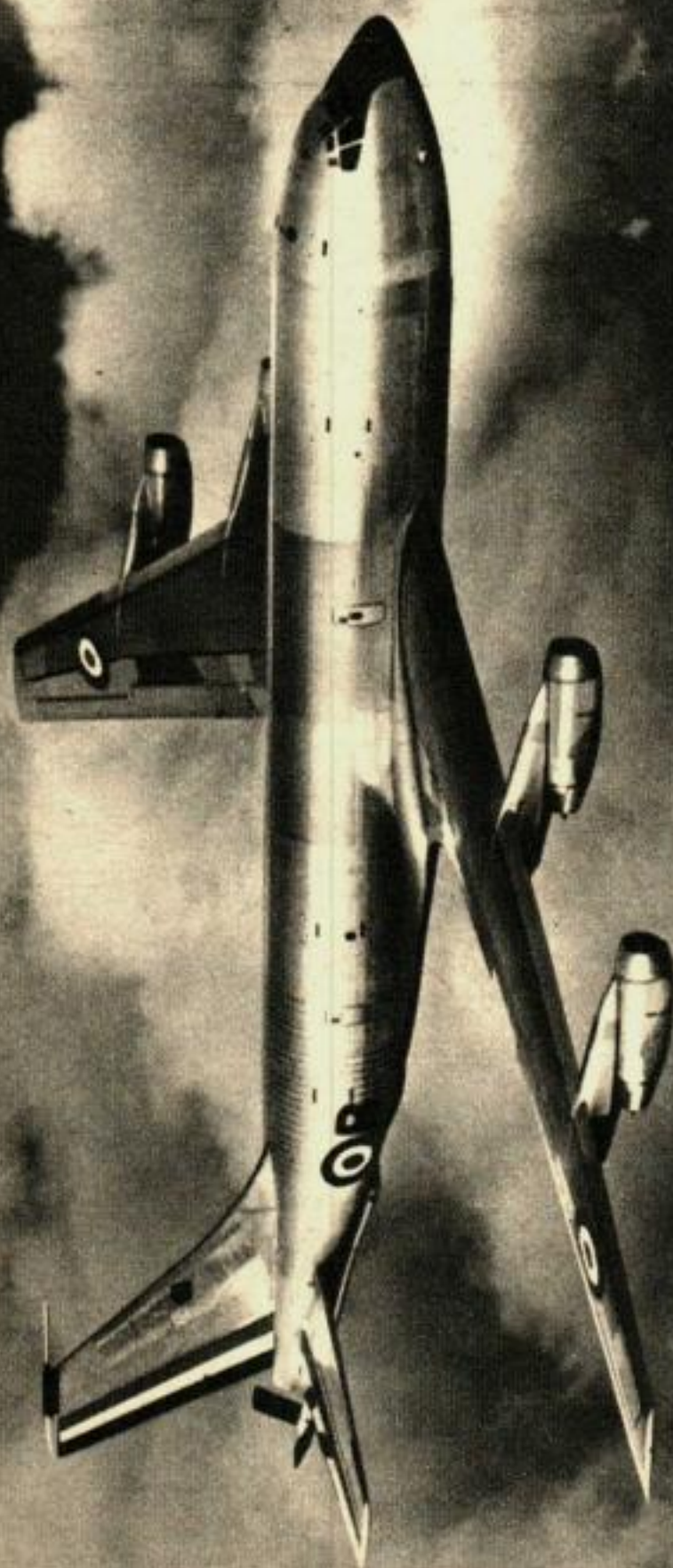
C'est ainsi que la France dispose, à l'heure actuelle, d'une aviation de guerre qui se classe parmi les toutes premières du monde. Le « Mirage IV A » est, d'ailleurs, le meilleur avion supersonique de bombardement tactique existant.

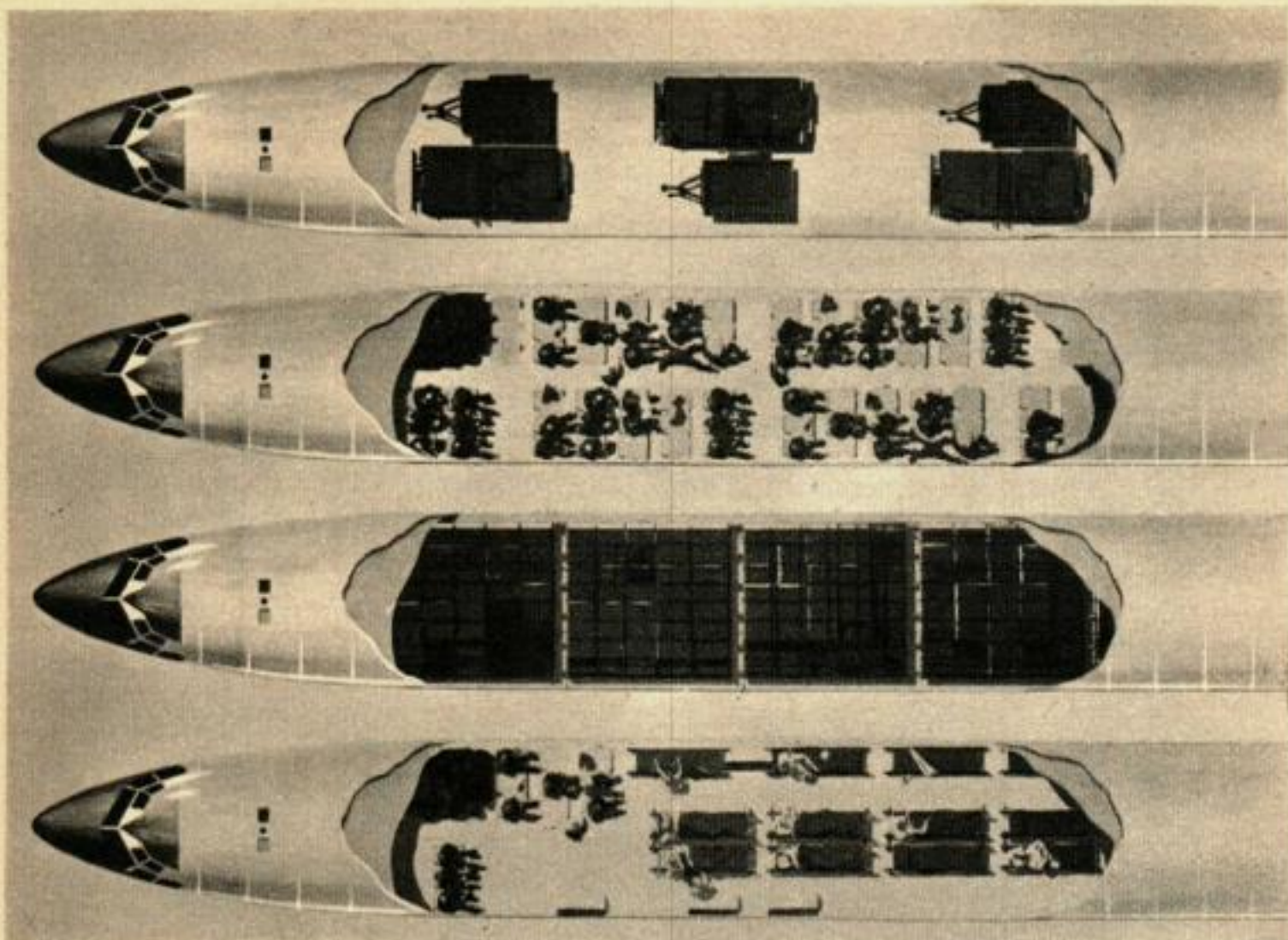
Il possède une vitesse de Mach 2,2 et peut transporter une bombe atomique de 75 kt, soit cinq fois la puissance de la bombe d'Hiroshima, ou encore l'armement de 30 000 bombardiers moyens de la deuxième guerre mondiale.

Un tanker C-135 F de l'Armée de l'Air française ravitaille un « Mirage IV A » en plein vol à une vitesse d'environ 1 000 kilomètres de l'heure.



Un tanker gigantesque
(ravitailleur).





A

B

C

D

Le tanker C-135 F des forces aériennes françaises n'est pas utilisable uniquement comme avion de ravitaillement. Après une transformation rapidement faite, il peut transporter :

- a) 5 jeeps, 5 remorques, avec leurs équipage ; ou
- b) 150 soldats avec leur matériel de combat ; ou
- c) nourriture suffisant à 1 000 hommes pour 11 jours ; ou
- d) 100 blessés de guerre et 6 ambulancières.

« Mirage IV A » évolue à l'altitude de 18 000 m aussi bien qu'à celle de 3 000 m seulement, toujours en vol supersonique. Ses défenses électroniques le mettent à l'abri des attaques par engins air-air ou sol-air.

Cet avion fantastique est l'œuvre de la Générale Aéronautique Marcel Dassault qui, avec le concours de nombreuses autres sociétés françaises, fabrique ces nouveaux engins aussi rapidement que les forces aériennes peuvent les absorber. La construction de la série « Mirage IV A » a été confiée à divers fabricants :

- pour les réacteurs : la S.N.E.C.M.A.,
- pour l'électronique : la C.S.F. et l'E.M.D.,
- pour le train d'atterrissage : la société Messier,
- pour les équipements : environ 150 constructeurs,
- pour le fuselage arrière : Sud-Aviation,
- pour la dérive : Bréguet,
- pour fuselage avant et montage général : G.A.M.D.,
- pour la mise au point et essais en vol : G.A.M.D.

Il convient de noter que nos amis anglo-américains en sont à la construction d'un prototype d'avion de la même classe que le « Mirage IV A ». Chez les Britanniques, c'est le « T.S.R. 2 » ; chez les Américains, c'est le « T.F.X. », récemment dénommé « F-111 ». Mais ni l'un ni l'autre n'ont encore été produits en série. L'on estime, dans les cercles militaires français, que « Mirage IV A » possède cinq ans d'avance sur ses concurrents.

Pour ce qui est des avions de ravitaillement, appelés « C-135 F », ce sont des quadri-réacteurs, capables de transporter 18 t de carburant à environ 7 500 km. Ils sont d'une souplesse extraordinaire et possèdent en même temps une stabilité à laquelle ses pilotes ne s'attendaient pas. Un « C-135 F » peut rester attaché à l'avion qu'il approvisionne aussi longtemps qu'il faut pour faire le plein. Au cours d'un récent essai, deux avions sont restés en contact direct pendant plus d'une heure et à une vitesse de 900 à 1 000 km/h sans aucune difficulté.

On peut se demander exactement : Comment se fait le ravitaillement en vol ? Ce n'est pas du tout compliqué.

Le tanker vole en avant et en haut du bombardier. Celui-ci, par conséquent, vole derrière et en bas de l'autre. Quand les deux sont en bonne position, le « C-135 F » laisse descendre un tuyau muni à son extrémité inférieure d'une espèce d'entonnoir, ou de bouche conique, laquelle se trouve juste devant la pointe du « Mirage ». L'entonnoir constitue l'élément passif. L'avion qui va s'approvisionner est l'élément actif. Son pilote vise bien, accélère légèrement et plonge la pointe du fuselage dans la bouche conique du « C-135 F ».

Le contact établi, et les deux unités d'alimentation raccordées hermétiquement par un procédé spécial, les deux avions restent liés l'un à l'autre pendant que le carburant passe du « C-135 F » au « Mirage IV A » à l'al-

lure de 3 700 l/mn. De là, on voit que l'opération totale n'exige pas un temps excessif. La canalisation par laquelle passe le ravitaillement est constituée en effet d'une série de vertèbres télescopiques. Celles-ci donnent au tuyau diverses longueurs variant entre 8,5 m et 14,3 m.

En outre, chaque extrémité du tuyau possède des qualités de joint universel, permettant ainsi un large mouvement en haut, en bas, et des deux côtés.

Une fois ravitaillé, le bombardier récepteur n'a qu'à ralentir; le tanker, lui, maintient sa vitesse; les deux éléments d'approvisionnement se séparent automatiquement. Avant que le tanker n'ait eu le temps de reprendre le tuyau d'alimentation, le « Mirage IV A » vole vers son objectif à Mach 2,2.

Ci-dessous caractéristiques et dimensions du ravitailleur

