

Editorial

Avec ce numéro, le journal de Pau Wright Aviation inaugure une série d'articles aéronautiques : Dans les pages suivantes, notre ami Bernard Vivier nous parle du Mirage IV, que l'Armée de l'Air vient de retirer du service après 41 ans de bons et loyaux services.

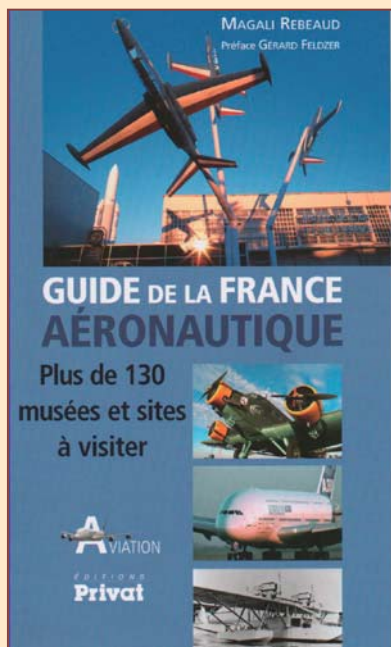
L'importance et la densité de cet article nous conduisent à augmenter exceptionnellement la pagination du ce journal : c'est ainsi que ce numéro vous propose 4 pages au lieu de 2.

Bonne lecture à tous,

Laurent Sigler

On parle de Pau Wright Aviation

C'est le début de la célébrité : Pau Wright Aviation et l'exposition Pau Terre d'Aviation ont trouvé place dans l'excellent ouvrage "**Guide de la France aéronautique**" de Magali Rebeaud (Editions Privat), qui recense 130 musées et sites aéronautiques de France



Pour nous contacter

Pau Wright Aviation

Palais Beaumont - 64000 Pau

+33 5 59 11 21 06

+33 6 75 29 47 33

+33 6 07 53 78 93

e-mail : pauwright@free.fr

site Internet : <http://pauwright.free.fr>

22 Septembre 2007

Visite d'Airbus à Toulouse pour PWA

Pau Wright Aviation organise à l'intention de ses membres une visite des usines Airbus à Toulouse. Cette visite, spécialement montée pour PWA grâce à Bernard Vivier, est prévue pour le samedi 22 septembre.

Programme de cette journée (susceptible de modifications)

8h15 : Départ de Pau en autocar

10h30 : Arrivée du car à Toulouse St. Martin.

10h45 : Visite spéciale d'"Aerotech", qui est un peu le musée des études

12h30 : Déjeuner

13h30 : Visite de la chaîne A380, avec accompagnateur

15h00 : Visite de la chaîne A340, avec accompagnateur

16h30 : Visite des "ailes anciennes" (préservation d'avions historiques)

17h45 : Départ de Toulouse

20h00 : Arrivée à Pau

Le coût de cette journée est de **50 euros**, déjeuner inclus.

Tous les membres intéressés sont invités à faire parvenir à PWA un bulletin d'inscription accompagné d'un chèque de 50 euros par personne

**Bulletin d'inscription
disponible en page 5 de ce journal**

MIRAGE IV: 41 ans de service...un record !

Pour tous les passionnés d'aéronautique, le Mirage IV est un avion mythique, l'une des plus belles réalisations de l'aéronautique Française.

En retirant du service le Mirage IV fin juin 2005, l'Armée de l'Air a mis fin à une épopée. Par autorisation du Commandant des Forces Aériennes Stratégiques, B.Vivier a pu à cette époque, pour l'Association Aeronautique et Astronautique de France, partager un mois avant ce retrait avec le commandant et les personnels de l'Escadron de Reconnaissance Stratégique 01/91 " Gascogne ", leur passion pour cette machine d'exception. Une visite à Mont de Marsan qui fait pénétrer les lecteurs de la Lettre de PWA dans un domaine d'exception.



Un petit rappel historique

Le prototype Mirage IV 01 était commandé par l'état à la GAMM en avril 1957. Equipé de deux Snecma Atar 9B, il volera à Melun-Villaroche le 17 juin 1959, piloté par Roland Glavany. Il battra le record du monde de vitesse sur 1000 km, le 19/09/1960, à la vitesse de 1822 km/h.

Sur cette cellule, on développera le Mirage IV A (Atomique), basé sur un réacteur Atar 9K et le système dédié. Il sera le premier vecteur de l'arme nucléaire française, avant l'entrée en service des missiles SSBS et MSBS.

La première unité à recevoir l'avion fut l'EB 1/91 " Gascogne ", à Mont de Marsan, qui prendra sa première alerte nucléaire le 5 octobre 1964. L'un de ses équipages larguera avec succès, le 19/7/66, sur le centre d'essais du Pacifique, une bombe atomique (opération " Tamouré "). 41 ans après, c'est aux 100 personnes encore affectées au " Gascogne " (dont 6 équipages) qu'est revenu l'honneur de terminer cette brillante histoire technique et humaine.)



L'évolution des missions

Le Mirage IV A, couplé aux KC 135 de ravitaillement, restera en service jusqu'en 1991.

Le Mirage IV P, modifié et modernisé pour l'emport du missile ASMP prendra la relève, le " Gascogne " étant à nouveau le premier escadron opérationnel, cette fois-ci sur le IV P, le 1er mai 1986.

Mis en service au Centre d'Instruction des Forces Aériennes Stratégiques de Mérignac dès 1971, le conteneur photo CT 52 a ouvert très tôt au Mirage IV le domaine de la reconnaissance stratégique. D'abord assumée par les Mirage IV A, cette mission a été reprise par les IV P et lorsque la mission nucléaire prit fin, la mission de reconnaissance fut assurée par le seul " Gascogne ", devenu, le 1er juillet 1996, " Escadron de Reconnaissance Stratégique 01/091 ".

Cette mission emmènera équipages et techniciens sur des terrains d'opérations extérieures variés, avec un appareil qui, depuis le retrait des SR 71 américains, est resté sans équivalent dans l'OTAN.



Le Mirage IV et Concorde

Début 1968, le Mirage IV A 04 fut adapté pour des expérimentations " Concorde ", notamment: essais sur le bang sonique, procédures d'insertion dans le trafic civil, essais d'équipements, de transfert de carburant et familiarisation des pilotes civils au vol supersonique sur gros avion delta. Menés par le CEV, ces essais se firent avec la participation de pilotes Dassault et d'Air France (dont Pierre Dudal). Une extinction réacteur obligea ce dernier à une éjection réussie, fin 1968.

Un avion d'exception

Le Mirage IV P était imposant par sa taille. Monter à bord conduisait presque à la hauteur du premier étage d'un immeuble. Impressionnant aussi pour son équipage et notamment le pilote récemment affecté, qui ne pouvait se familiariser avec une double commande ou un simulateur. La prise de contact était donc prudente et respectueuse. Amphi cabine, puis roulage et enfin 1er vol... Mais tous les pilotes de Mirage IV avaient au moins plus de 1000 heures de vol et certains en totalisèrent plus de 2500! Une situation unique dans les unités de l'Armée de l'Air, ayant donc fait du " Gascogne " une unité à part.

Disposant, les derniers mois, de cinq, puis quatre avions, l'escadron a maintenu un taux de disponibilité de l'ordre de 80 %. De l'avis de tous les personnels, cela était dû à une combinaison de facteurs: des vols de longue durée, souvent à haute altitude en atmosphère sèche, avec des profils de mission n'imposant pas toujours d'importants facteurs de charge; une maintenance très adaptée et resserrée entre Mont de Marsan et Bordeaux, avec notamment des visites périodiques tronçonnées en 5 visites intermédiaires toutes les 125 h; enfin, un vieillissement cellule excellent, pour un avion en définitive " bien né ".

Les moteurs Snecma Atar 9 K14 se sont avérés fiables, tout en réclamant l'attention du pilote récemment affecté, du fait d'une régulation moins réactive que celle des réacteurs plus modernes, auxquels beaucoup s'étaient déjà habitués. Ceci nécessitait donc une bonne anticipation, afin de garder des marges, notamment en approche. La consommation en huile ne fut pas dimensionnante pour la durée des missions, la fatigue de l'équipage l'emportant toujours sur les 12 heures de vol que permettaient les réserves d'huile!



Les opérations extérieures, souvent en pays chaud, n'ont posé aucun problème particulier, pour un avion pourtant conçu, à l'origine, pour opérer de bases en France et avec un environnement privilégié. De l'avis des équipages et de la mécanique, tous admiratifs, l'avion " aimait la chaleur ".

Si l'on songe qu'à l'origine, l'appareil avait un potentiel cellule de l'ordre de 4000 h, les essais réalisés à l'occasion de la version IV P ont permis d'être plus optimiste et le Mirage IV N°62 (dernier de série) a dépassé les 8200 heures, cependant que les " plus jeunes " ont dépassé les 6000 h!

L'avion est resté jusqu'au bout capable de ses performances initiales et fut doté des systèmes de détection et de leurrage les plus récents. Sa grande contenance interne en carburant, alliée à sa capacité à croiser à mach 2+ pendant près de 40 minutes rendaient ses équipages confiants, en milieu hostile...même après une poursuite, au dessus de l'Irak, par un Mig 25 accrocheur, comme cela arriva... De l'avis des pilotes, l'appareil avait tendance à aller au delà de Mach 2,2 et il fallait rester attentif, la température cabine (en position grand froid!) pouvant aussi devenir élevée, cependant que la pointe avant atteignait les 135°C et les montants de verrière 60°C. Gants indispensables!. Dès la conception, Dassault avait mis en place des solutions pour ces contraintes thermiques, utilisant notamment des tôles à épaisseurs décroissantes, certaines commandes électriques et le titane faisant également son apparition pour la première fois sur un avion français.

Remerciements:

M. le Général Commandant les FAS; M. le Commandant du " Gascogne ", son adjoint et les personnels, pour leur accueil.

Crédit photo: Dassault Aviation, ERS 01/091,



Les missions et le Mirage IV dans la “ chaîne image ”

Le conteneur photo CT 52 comprenait un compartiment basse altitude (on pouvait descendre à moins de 500 pieds) doté d'une caméra frontale, 2 obliques et une verticale avec compensation de filé, puis le compartiment central, haute altitude, équipé d'une Wild de 152 mm et de 3 Omera de 600mm. La Wild, grand champ, permettait par exemple de photographier, à 25000 pieds, une zone de 10X10 km, les 3 caméras de 600mm venant détailler l'intérieur de cette zone. Ainsi équipé et avec des magasins de grande capacité, le Mirage IV pouvait photographier un itinéraire sur 1200 km! Développés, renseignés et numérisés au besoin, les clichés pouvaient être transmis dans les 2 heures suivant l'arrivée de l'avion.

Le “ Gascogne ” intervenait annuellement sur un plan d'imagerie “ France ”, complété de missions à la demande, pour l'état major et différents ministères. A titre d'exemple, les Mirage IV sont intervenus lors des inondations de 2002, pour passer sur les points critiques plusieurs fois par jour et permettre ainsi d'avoir une connaissance constante des voies d'accès terrestres encore praticables sur une région donnée.

Les missions de guerre pouvaient être déclenchées par l'état major des armées, ou dans le cadre d'une coalition. Dans ce dernier cas, le commandement de la coalition était le client qui recevait directement les clichés. Ce fut le cas en Afghanistan. Les principales interventions extérieures furent les suivantes:



Le retrait du service ayant été planifié depuis longtemps pour 2005, l'avion n'a pu être prolongé. Pour la reconnaissance, les Mirage 2000N puis le Rafale, assureront, différemment, la succession.

Le Mirage IV et les hommes qui l'on servi jusqu'au bout, passionnés et admiratifs de cet appareil d'exception, auront une place à part dans l'histoire aéronautique française. Après 41 ans de service, le record de longévité opérationnelle pour un avion d'armes est maintenant à battre.

Bernard Vivier

Président du GR Béarn-Gascogne de l'Association Aéronautique et Astronautique de France, Trésorier de Pau Wright Aviation.



- Bosnie, de 1993 à 2004 (avec les missions principales entre 1993 et 1995, depuis Mont de Marsan).
- Irak en 1998 (sous l'égide de l'ONU), depuis l'Arabie Saoudite. Kosovo en 1999, depuis Solenzara.
- Afghanistan, entre 2001 et 2002, depuis les Emirats Arabes Unis.
- Irak, enfin, en 2003 (vols ONU, avant l'intervention américaine), depuis l'Arabie Saoudite.

La durée de telles missions pouvait atteindre 7 à 8 heures (on buvait et mangeait des sandwiches à bord...), avec un seul ou plusieurs passages sur les objectifs. En présence d'armements sol-air modernes, les survols se faisaient en supersonique et à haute altitude. La qualité du renseignement obtenu valut même au Mirage IV d'être réellement intégré à la chaîne de commandement tactique en Afghanistan, ses interventions déclenchant souvent des frappes de l'aviation et l'appareil étant capable de repasser ensuite sur zone pour vérifier les résultats.

La complémentarité avec le satellite a été maintes fois démontrée, l'avion permettant une souplesse d'emploi et une capacité de réaction très courte. Il était même possible de prévoir un passage sur rendez-vous, avant et après la visite d'une commission de contrôle, en Irak par exemple...

Bulletin d'inscription

Visite Airbus du 22 Septembre 2007 à Toulouse pour les membres de Pau Wright Aviation

Nom :

Prénom :

Nombre de personnes participant à la visite :

Le coût de cette visite est de **50 euros** par personne.

Je joins à ce bulletin un chèque deeuros (50 x)

Bulletin à renvoyer par courrier postal avant le 12 Juillet 2007 à :

Pau Wright Aviation
Palais Beaumont
64000 Pau

