

Il y a 60 ans, le 10 mai 1966, un Mirage IV effectuait la première traversée transatlantique d'un avion de combat français.

Le 10 mai 1966, à 9 heures GMT, un Mirage IV A portant le numéro de série 36 décolle de la base aérienne 118 de Mont-de-Marsan, dans les Landes. Aux commandes, le commandant André Dubroca, assisté du capitaine Guy Caubert comme navigateur. Sept heures et quarante minutes plus tard, l'appareil se pose sur la base aérienne d'Otis, à Falmouth, dans le Massachusetts. Cette liaison sans escale constitue la première traversée de l'Atlantique réalisée par un avion de combat français à réaction.

Le vol s'inscrit dans le cadre de l'opération Tamouré, planifiée par les Forces aériennes stratégiques (FAS) pour acheminer un bombardier stratégique Mirage IV jusqu'à la base aérienne 185 de Hao, en Polynésie française. L'objectif final est d'y effectuer, depuis cet appareil, le premier largage en conditions réelles d'une arme nucléaire française, dans le cadre des essais du Centre d'expérimentation du Pacifique (CEP) ouvert en juillet 1966 après la fermeture progressive du site saharien de Reggane. Au total, le périple représente environ 20 000 kilomètres jusqu'à destination.

La préparation, sur les plans opérationnel et technique, est confiée à l'escadron de bombardement 1/91 « Gascogne » et à l'escadron de ravitaillement en vol 4/91 « Landes », tous deux stationnés à Mont-de-Marsan au sein de la 91^e escadre de bombardement. Le commandement de la mission est attribué à un officier supérieur placé directement sous les ordres du général commandant les Forces aériennes stratégiques. L'itinéraire retenu, fruit d'un compromis entre longueurs de pistes, possibilités de déroutement et considérations diplomatiques, suit la route Mont-de-Marsan-Boston-Sacramento-Honolulu-Hao. Le choix des escales américaines présente l'avantage logistique de pouvoir compter sur la maintenance de l'*US Air Force* pour les ravitailleurs C-135F.

Pour ce convoi, le Mirage IV n° 36 vole en configuration lourde subsonique, équipé d'un réservoir ventral de 1 600 litres occupant l'emplacement habituel de l'arme nucléaire et de deux bidons pendulaires de 2 500 litres sous la voilure, soit un total de 6 600 litres de carburant interne et externe. Il est accompagné de deux Boeing C-135F Stratotanker de l'ERV 4/91 « Landes », qui assurent à la fois les ravitaillements en vol et le rôle de relais radio entre l'appareil et le Centre d'opérations des FAS, ainsi qu'avec les organismes civils de contrôle aérien. La vitesse de croisière commune retenue est Mach 0,8, valeur de compromis entre la performance optimale du C-135F et celle du Mirage IV.

Pour cette première étape, deux ravitaillements en vol étaient initialement prévus. Une profonde dépression sévissant sur le nord-est des États-Unis, avec des vents pouvant dépasser 100 nœuds tout au long du parcours, conduit l'état-major à intercaler un troisième ravitaillement, afin que le bombardier reste en permanence à portée d'un terrain de déroutement, y compris sur un seul moteur. Le dispositif de sécurité comprend des avions Neptune de l'aéronautique navale française, un Lockheed Constellation de la mission SAMAR (sauvetage maritime) en alerte à Gander (Terre-Neuve) et aux Açores, et le concours des garde-côtes américains. L'appareil parvient finalement à Otis avec des conditions un peu meilleures que prévu en fin de parcours. À leur arrivée, les équipages français sont accueillis par leurs homologues américains, qui prennent dans un premier temps l'appareil pour un avion de chasse, avant d'apprendre qu'il s'agit d'un bombardier stratégique.

Il y a 60 ans, le 10 mai 1966, un Mirage IV effectuait la première traversée transatlantique d'un avion de combat français.

La traversée se poursuit dans les jours suivants. La deuxième étape, Boston-Sacramento (*Mather Air Force Base*), s'effectue en 6 h 30. La troisième, Sacramento-Honolulu (*Hickam Air Force Base*), dure 5 h 10 au-dessus du Pacifique. La quatrième et dernière étape, de Hickam à Hao, est conduite par les capitaines Dumas et Loisy ; elle dure 6 h 10 et nécessite deux ravitaillements pour un transfert total de 13 tonnes de carburant. Le Mirage IV n° 36 se pose à Hao le 13 mai 1966, en patrouille avec les deux C-135F.

Le 10 juin 1966, lors d'un vol d'entraînement, l'appareil est endommagé par une sortie de piste. Sa remise en état sur place étant jugée impossible, son rapatriement en France par voie maritime est décidé. Le Mirage IV n° 9, acheminé par mer depuis Saint-Nazaire à bord d'un transport de chalands de débarquement et arrivé à Hao mi-mai, est alors remonté sur place par les équipes techniques de la 91^e escadre. C'est cet appareil de réserve qui effectue, le 19 juillet 1966, le premier largage français d'une arme nucléaire aéroportée au large de l'atoll de Mururoa, avec à son bord le commandant Dubroca et le capitaine Caubert.

Le retour en métropole s'effectue par la route Hao-Papeete-Guayaquil (Équateur)-Pointe-à-Pitre-Orly-Mont-de-Marsan, où les appareils se posent dans la nuit du 28 juillet 1966. L'opération Tamouré se solde, pour l'armée de l'air, par la validation du système d'armes Mirage IV à très grande distance et par la démonstration, sur le plan technique comme opérationnel, de la capacité de déploiement des Forces aériennes stratégiques au-delà de l'espace métropolitain.

Le Mirage IV n° 9, conservé sous l'immatriculation F-TFAH, est aujourd'hui exposé au Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget. Il demeure le seul exemplaire de ce type à avoir effectivement largué une arme nucléaire en conditions réelles.

—

Équipages des avions ravitailleurs C-135-F :

- **1^{er} ravitaillement** : Cdt Rigault, Ltt Dagain, Adc Donato.
- **2^e ravitaillement** : Cdt Bellanger, Cne Yollant.
- **3^e ravitaillement** : Cne Chatellier, Lt Deneuve, Sgc Gaucher, Adt Nouvel.

[View Fullscreen](#)

[Aller au contenu PDF](#)