

Au temps des essais nucléaires en Polynésie

L'épopée du « F-RAFA » au-dessus du Pacifique-Sud

La lecture des bulletins de liaison de l'Association Nationale du Transport Aérien Militaire (ANTAM) me donne l'occasion d'évoquer quelques souvenirs restés discrets jusque-là et qui pourtant ne doivent pas tomber dans l'oubli.

Pour avoir vécu la montée en puissance de la Direction des Centres d'Expérimentations Nucléaires (DirCEN) au moment de l'ouverture du Centre d'Expérimentations du Pacifique (CEP), j'ai souhaité raconter combien était grand alors le souci des Autorités de prévoir de nouveaux moyens aériens nécessaires à la réalisation du projet.

Je n'évoquerai pas ici des aspects qui ne relèvent pas de ma compétence mais celui proprement humain qui a exigé cet effort et qui mérite d'être rappelé.

Nous étions au début des années 1960, et l'on envisageait l'abandon progressif des sites sahariens.

Il fallait maintenant concevoir pour le Pacifique un dispositif plus conséquent et différent. Il s'avérait nécessaire de disposer d'aéronefs adaptés aux atolls et surtout de gros porteurs à long rayon d'action entre la métropole et les sites.

Des « Breguet-deux-ponts » et des DC 6 de l'Armée de l'Air pouvaient participer à cet effort mais seulement au CEP. Ils seront d'ailleurs d'un grand secours transportant passagers et surtout matériels de tous ordres entre Tahiti et les atolls ; ainsi les « Deux-ponts » seront les camions de l'air, véhiculant tractopelles, bulls, voire palettes de sacs de ciment...

Les liaisons intercontinentales posaient un autre problème.

Il est nécessaire de rappeler ici le fameux traité d'interdiction partielle des essais nucléaires signé à Moscou le 10 octobre 1963 imposant aux nations signataires URSS, USA, GB de « ne pas encourager ni de participer à l'exécution des expérimentations nucléaires aériennes » : « no collusion » s'était-on entendu dire !

Les Autorités américaines ne plaisantaient pas, ainsi un ballon de 8000 m³ destiné à une expérimentation aérienne et que la France avait acheté discrètement à grands frais à une

société privée US, avait dû être rendu au fournisseur, alors qu'il venait d'être débarqué au Havre ! Des hydravions « Catalina » avaient été livrés au CEP mais ils provenaient du Canada, sans doute moins sourcilleux en la matière.

L'achat d'un quadriréacteur long courrier posait donc problème à plus d'un titre, celui du secret et la rareté d'un tel appareil sur le marché. Il était question à mots couverts d'une compagnie nord américaine, la « Braniff International Airways » qui aurait pu servir de relais entre le constructeur Douglas et la France.

Afin de ne pas renouveler la mésaventure du ballon, c'est notre première compagnie aérienne privée qui se fit discrètement complice de la DirCEN. On parlait des excellentes relations qu'entretenaient alors le général de corps aérien Jean Thiry, patron de la DirCEN avec Antoine Veil, qui allait devenir le Président Directeur Général de l'« Union des Transports Aériens » UTA.



Les 3 acteurs des essais atomiques français dans le Pacifique : M. J. Viard, le général J. Thiry et l'amiral J. Lorain, à la poupe du « De Grasse ».

La livraison au GLAM (Groupe de Liaisons Aériennes Ministérielles) du précieux appareil eut lieu le 30 janvier 1966 au Bourget. Mais déjà les équipages se formaient sur les DC 8 commerciaux, tandis qu'UTA allait s'employer à modifier l'appareil très discrètement. « Militarisé » et allégé, il devait être capable d'assurer normalement le trajet Paris – Pointe à Pitre – Atoll de Hao en deux étapes, en évitant le survol des USA... et pour cause !



Seulement voilà, la seconde étape, celle survolant l'Océan Pacifique-sud, était pour un quadriréacteur des années 60 celle la plus longue du monde et disons-le, la plus risquée... Elle sera la fierté de ses équipages et l'insigne apposé plus tard sur le flanc de l'appareil saura le rappeler.



Ces équipages, destinés aux transports spéciaux, devaient avoir effectué 500 heures de vol sur les DC 8 d'UTA avant de prendre en main l'appareil. Par ailleurs des équipes de techniciens « habilités » de la Compagnie allaient devoir s'installer aux Antilles et en Polynésie.

Maintenant immatriculé F-RAFA, comme l'avait été le DC 4 que les USA avaient offert au Général Charles de Gaulle en 1945, il échappait à la planification de l'Armée de l'Air et relèvera directement du service logistique de la DirCEN.

La mission « Transport Sensible » (TS) aura pour objet de faire transiter, en pièces détachées, le « cœur » des engins nucléaires expérimentaux et ses « périphériques » sur des palettes, de Brétigny vers les sites de tirs polynésiens avec cette unique escale à Pointe à Pitre. Un convoyeur du CEA sera, dans les débuts, seul en raison de contraintes particulières² indépendantes de toute irradiation ou de contamination.

Au retour vers la métropole, le DC 8 prendra en charge les prélèvements du nuage radioactif au lendemain de chaque tir pour études dans les centres de la Direction des Applications Militaires (CEA/DAM) en métropole.



Indispensable au fonctionnement du polygone de tirs, le « F-RAFA », c'était dorénavant son nom, sera l'enfant chéri de la DirCEN et durant les campagnes de tirs, celui du Groupe Opérationnel des Essais Nucléaires (GOEN).

Chaque fois, à la veille d'une expérimentation comme au lendemain, le vol du « F-RAFA » occupera les esprits de l'Etat-Major et en particulier celui du responsable logistique, en relation permanente avec les stations de contrôle.

2

- Au cours de cette étape de 12 heures voire de 13h30 un incident de pressurisation pouvait se produire et devait normalement imposer un vol à des niveaux inférieurs plus confortables mais conduisant à une surconsommation de carburant (dans ce cas l'avion ne pouvait plus atteindre l'atoll de Hao).
- Il fallait donc poursuivre le vol en haute altitude avec, entre autre, un apport individuel d'oxygène dont le stock n'aurait pu suffire à des passagers en nombre.
- Ces « rotations pointues » (je cite) qui ont duré de 1966 à 1975 n'ont pas donné lieu à incidents sinon quelques atterrissages mémorables à Hao, réservoirs à sec, vents de travers sans réserve de dégagement.
- Après le décollage, 2 terrains de secours avaient été envisagés au Mexique et en Équateur. On avait prévu de confier une enveloppe de consignes destinée à limiter les risques d'incident diplomatique, le plus probable étant la fouille de l'appareil et l'arrestation de l'équipage (je cite !).
- Le « F-RAFA », d'une série de première génération et confié à des équipages du GLAM puis à ceux de l'escadron « Esterel » affichera 55.400 heures de vol pour 17.000 atterrissages (ref.doc P Y Billard-ANTAM)
- Les missions TS n'ont pas empêché le « F-RAFA » en dehors des campagnes de tir d'être converti en avion-passagers et d'emprunter alors une route plus sûre par Montréal, Los Angeles et Papeete. C'était alors le COTAM cher à tous les « pèlerins du Pacifique »

Je ne vous cacherai pas que sur le « de Grasse » à Mururoa, nous l'entourions alors de toute notre sollicitude !

Par les messages reçus de Pointe à Pitre nous savions le « F-RAFA » au-dessus du « Moana Nui », le grand océan des Tahitiens, loin de toute terre et à un certain moment du trajet, sans le moindre contact radio avec les hommes.

Nous partagions alors l'angoisse de l'équipage : deux pilotes, un mécanicien et un navigateur sans oublier celle de l'accompagnateur. Nous avons retrouvé les notes du Capitaine Nollet, Commandant de bord, qui relate avec émotion ce périple :

« L'avion est maintenant loin des terres. Le navigateur s'efforce d'établir le contact avec des stations sourdes et muettes. Le mécanicien, entre deux calculs, inspecte les cadrans avec circonspection comme s'il s'attendait à quelque défaillance. Le pilote cherche machinalement une lueur vers la mer ; mais rien ne brille dans cette immensité désespérément vide.

Tous se plongent dans d'in vraisemblables calculs du point de non-retour, du point critique de dépressurisation accidentelle, voire de réserve d'oxygène. Les vents sont plus forts que prévu, la réserve de route a dangereusement diminué. On garde confiance malgré tout.

Dans le poste, l'éclairage intégré entretient un milieu favorable à la méditation. Il n'est sans doute de moment plus propice à l'évasion qu'à 12000 m d'altitude, isolé du monde dans le sombre velours d'une nuit glacée.

Six heures de vol se sont écoulées depuis le départ. Le point de non-retour est dépassé et chacun sait que cette nuit sans visage ne conduit pas vers l'aube. Le ciel toujours limpide continue de baigner les étoiles. Le navigateur ne se lasse pas de viser. Tous pressentent que la route est encore longue.

Quand enfin l'aiguille du radio-compass affiche le gisement zéro, l'équipage comprend qu'une fois de plus il vient de gagner la partie. Puis c'est la descente vers Hao (ou Mururoa), cette île endormie dont les contours illuminent le radar. Les visages s'évadent de la torpeur de la nuit et la concentration apparaît plus intense.

Douze heures de vol se sont écoulées et soudain les lumières de la piste percent l'obscurité comme une vision irréelle. L'équipage se sent soudain libéré. Il retrouve ce monde comme le marin retrouve son port ».

A ce témoignage qui n'est pas sans rappeler certaines pages de Saint-Ex., ajoutons celui du convoyeur, notre camarade du CEA/DAM : « peu préparé à ce vol insolite synonyme d'aventure pour le néophyte qu'il était » (sic) :

« J'eus effectivement l'occasion de vivre l'aventure. Imaginez cette longue cabine déshabillée de tous ses équipements pour passagers : plus de compartiments, plus de sièges, plus de revêtements latéraux. Au sol, plus de moquette mais un astu-

cieux tapis de billes facilitant la mise en place de palettes solidement arrimées mais qui semblaient isolées dans ce grand volume vide à l'image d'une salle de pas perdus, déserte.

Un départ au soleil couchant minutieusement préparé par le Commandant de bord en fonction de la température et du poids de chargements, avec un décollage juste aux carrés blancs de fin de piste et une pente de montée aussi faible que possible pour épargner le kérosène.

A bord, pilote et copilote, radio, navigateur et convoyeur éprouvions vraiment la sensation de partir pour la grande aventure, déjà rattrapés par la nuit.

Pour le passager que j'étais, c'était l'impression de vivre une expérience unique, une rencontre avec l'inconnu, le bercement des heures qui s'égrènent, le calme de l'équipage, la confiance en la machine qui ronronnait inlassablement, l'absolue dépendance aux observations des étoiles, fidèles amies du navigateur qui nous conduisaient sagement sur la bonne voie.

Pour le confort du convoyeur, un matelas pneumatique était à sa disposition ainsi qu'un siège avec ceinture de sécurité dans le poste en cas de turbulence...

Durant 12 heures, très haut dans le ciel noir au-dessus du « Grand Océan », j'étais assurément le co-acteur d'un scénario d'exception ! »

Chaque soir précédant un tir lors de cette campagne 1966 sur le Bâtiment de Commandement « De Grasse », l'Etat-major du GOEN se réunissait.

J'ai retrouvé le portait esquissé du chef de la logistique, le colonel Oudot de Dainville prononçant avec solennité la phrase rituelle lors du tour de table, en fin de briefing : « Le F-RAFA est arrivé ! »



Chacun le savait déjà et pour cause...

C'était là une manière de détendre l'atmosphère d'autant plus que l'Amiral J. Lorain, le Patron du GOEN ajoutait invariablement : « Le F-RAFA est arrivé, partons nous coucher, rassurés » !

NB : Plus tard des DC 8 modernisés disposant de centrales à inertie et équipés de réacteurs plus puissants, moins gourmands, viendront supplanter le « F-RAFA » et rendront ces missions spéciales plus confortables !

Références :

- Bulletins de l'Ass. Nat. du Transport Aérien Militaire (ANTAM)
- Précisions techniques de Pierre Cornu, mémorialiste du matériel volant de l'Armée de l'Air
- Récit du Capitaine Nollet, Commandant de bord du Frafa
- Témoignage d'Yves Marque, ingénieur CEA-DAM-SMSR