

**Zeitschrift:** Revue Militaire Suisse  
**Herausgeber:** Association de la Revue Militaire Suisse  
**Band:** 110 (1965)  
**Heft:** 3

**Artikel:** Le "Mirage IV" dans le cadre de la force de frappe  
**Autor:** Perret-Gentil, J.  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-343241>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 17.03.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

parcourir avec les autres le dur chemin de la vie et qui refusent de faire leur salut tout seuls. A ceux qui voient dans une nation une œuvre humaine, douloureusement engendrée, fragile et menacée; partant, une création dont on garantit la survivance au prix d'amour, de fidélité et de sacrifices. « J'avoue, écrivait Benda, que lorsque je vois des docteurs, s'appellassent-ils Montaigne, Voltaire ou Anatole France, faire consister tout leur réquisitoire contre la guerre à prononcer que les apaches de barrière ne sont pas plus criminels que les chefs d'armée et à trouver bouffons des gens qui s'entre-tuent parce que les uns sont vêtus de jaune et les autres de bleu, j'ai une tendance à désertier une cause qui a pour champions de tels simplificateurs et à me prendre d'affection pour les mouvements d'humanité profonde qui ont créé les nations et qu'on blesse là si grossièrement.<sup>1</sup>»

Lt. colonel EMG A. BACH

---

<sup>1</sup> J. Benda: *La Trahison des Clercs*, Grasset 1927.

## **Le «Mirage IV» dans le cadre de la force de frappe**

Ses dimensions sont en général le double de celles du Mirage III; son tonnage est supérieur de plus du triple. Son prix est de 20 millions de francs, non compris celui d'un certain nombre d'équipements fort coûteux.

Dès son apparition, ce Mirage a suscité de nombreuses critiques. Son rayon d'action était et demeure encore, malgré certaines «rallonges» grâce au ravitaillement en vol, un peu

faible pour une distance dite stratégique, correspondant à la portée des engins stratégiques « intermédiaires », 4000 km. environ. La profondeur du champ de bataille est estimée actuellement, en fonction de celle des engins tactiques, à un millier de kilomètres. Le Mirage IV est donc au sommet du tactique, mais au-dessous du stratégique. On peut remarquer qu'il dépasse à peine les Carpathes, en s'envolant du point de départ le plus éloigné possible, qui est la région de Bordeaux.

On a grand soin actuellement d'ajouter qu'il s'agit d'un armement de « première génération » de la Force de frappe, qui doit faire la transition avec les futurs engins SSBS (Sol-Sol-Balistique-Stratégique). C'est exact. Pour avoir des bombardiers d'un rayon d'action d'un millier de kilomètres en plus, il aurait fallu augmenter le tonnage du double (60 tonnes prévues à l'origine) pour le carburant et accroître les dimensions de l'appareil en conséquence. Le prix aurait subi une progression proprement géométrique.

Ses *principales caractéristiques* sont: longueur, 32,45 m.; envergure, 11,84 m.; hauteur, 5,65 m.; poids total, 30 tonnes environ; soit 14 tonnes à vide, dont une tonne d'électronique; et en plus 1,5 tonne pour l'équipage et la bombe atomique et 14,5 tonnes pour le carburant, c'est-à-dire 19 000 litres, y compris le contenu de deux réservoirs larguables de 2500 litres chacun. Les réservoirs internes ont été logés un peu partout dans l'appareil, à l'intérieur des ailes et même de la dérive. L'appareil est équipé de deux moteurs « Atar 9 » de 6,4 tonnes chacun de poussée. Sa vitesse maximale se situe à mach 2,2, c'est-à-dire au point extrême où peuvent encore être utilisés les matériaux de construction courants, à l'exclusion du titanium et de certaines céramiques, capables de résister à un échauffement par friction de l'air très supérieur. Son plafond est de 18 000 m.

L'avion peut décoller sur une piste bétonnée de 2400 m., dont il existe plusieurs dizaines en France. Il comporte un radôme de radar de navigation, placé en dessous du fuselage,

tandis que plus en arrière est disposée « en nacelle » la bombe atomique contenue dans une fusée. L'électronique du Mirage IV a quatre affectations particulières: communications avec le sol, qui sont réduites à quelques cas, la mission étant définie dès le départ; navigation, comportant un système de repérage et de guidage en liaison avec l'avion ravitailleur; bombardement, pouvant être effectué en tout temps; et contremesures, notamment le brouillage des radars de l'adversaire grâce à une fusée Matra capable de remonter le faisceau du radar qui aurait décelé le Mirage et de détruire le poste. La mise en action de la bombe se fait par télécommande: l'engin est enfermé dans un étui aérodynamique à empennage dont le profil augmente la distance de tir vers l'objectif et agrandit d'autant le rayon d'action.

\* \* \*

Ce bombardier est le premier qui ait été construit en France depuis la guerre. Il équipe la première unité de la Force Nucléaire Stratégique (appellation officielle), la 92<sup>e</sup> Escadre de bombardement, stationnée à Bordeaux-Mérignac. Celle-ci compte déjà plusieurs escadrons de quatre Mirage IV chacun, dont deux sont toujours en état d'alerte. Cinquante Mirage ont été commandés. Les premières livraisons se sont échelonnées durant l'année 1964 pour atteindre le chiffre de quatorze au début de 1965. Elles continueront au rythme de deux par mois jusqu'à l'année 1968. La bombe A de première version, d'autre part, a été mise au point; son équivalence énergétique serait de 60 kilotonnes (théoriquement trois fois celle d'Hiroshima). Une seconde version a été mise à l'étude; elle serait proche de son achèvement. On ne possède pas de précisions sur sa puissance, sans doute accrue sous un moindre volume.

Il semblerait donc que tous les problèmes aient été résolus pour l'achèvement de cette première « génération ». Les crédits qui la concernent sont votés sous la forme d'une Loi-Pro-

gramme jusqu'en 1970, soit donc au-delà de la phase aéronautique de la Force de frappe. Cependant les choses se compliquent toujours. En réalité, l'autonomie de vol, qui a été fixée à 4000 km., soit un rayon d'action de 2000 km., n'est pas entièrement acquise. Il vaut mieux dire dans ce cas d'autonomie, qu'aux distances parcourues à l'aller et au retour s'ajouteront le plus souvent des manœuvres de dérobade et les déroutements en vue du ravitaillement en vol à l'écart des zones de défense de haute densité.

Cette autonomie, jugée insuffisante, doit être agrandie grâce à l'achat effectué aux Etats-Unis de 12 avions-cargos KC-135 F, qui sont maintenant tous livrés. En mission exclusive de ravitaillement un de ces avions peut emporter 116 000 litres de carburant, avec le sien propre, ce qui équivaut à quatre ravitaillements d'un seul bombardier, ou du moins leur complément de plein, ou encore à deux ravitaillements pour un seul bombardier. On peut prévoir un premier ravitaillement à la fin de la phase ascensionnelle, durant laquelle la consommation est la plus élevée, et un second à mi-chemin du retour de mission. Le premier porterait le rayon d'action à 2700 km. et le second à 3500 km. (chiffres indiqués en son temps par le député rapporteur de la Commission des finances). A cela s'ajoute la portée de la fusée à charge atomique. L'autonomie de vol serait ainsi finalement de 7000 km., qui eût été vraisemblablement celle d'un bombardier de 60 tonnes. Cette autonomie serait confortable et permettrait des manœuvres de dérobade et d'attente avant l'atterrissage, cas échéant. Le procédé comporte toutefois des risques supplémentaires. Pour voler de conserve avec le ravitailleur à vitesse subsonique (900 km./h.), le bombardier devra notamment diminuer sa propre vitesse dans des proportions considérables. La situation aérienne le permettra-t-elle toujours?

Pour allonger la durée du vol, il a également été prévu pour les Mirages des abaissements de vitesse après larguage des réservoirs d'appoint au plafond de 18 000 m.: procédé

utilisable dans certaines situations seulement. D'autre part pour réduire le risque provenant d'une défense anti-aérienne de mieux en mieux équipée, on a envisagé des vols à très basse altitude, de l'ordre de 300 m., qui paraissent exclure aussi tout ravitaillement en vol. Ainsi ces procédés destinés à accroître l'autonomie de vol font plutôt figure de palliatifs.

\* \* \*

Le nombre des exemplaires commandés a lui aussi suscité des discussions. Prévu à 50 initialement, il a été porté à 62 pour prolonger l'existence de la première génération jusqu'à celle des engins SSBS. Cette deuxième étape débutera, croit-on, avec un retard d'un an dû à l'échec d'une fusée « Emeraude ». Bien qu'appartenant au programme spécial du lanceur de satellite, cet engin est aussi très proche du « vecteur » en élaboration, nommé « Pluton ».

L'opportunité du Mirage elle-même a soulevé des controverses, notamment dans les milieux de l'Armée de terre, qui a un besoin urgent d'engins atomiques tactiques. Le chef de celle-ci, dardant ses traits sur l'Armée de l'air, est allé jusqu'à évoquer à son sujet le plus réputé des prestidigitateurs de Paris, le « Père la Souris ».

J. PERRET-GENTIL

---