

Nous avons dû vous faire part tout récemment de la dissolution de deux escadrons, le 1/4 "Dauphiné" et le 1/33 "Belfort". Ils furent équipés respectivement par le passé du *Republic F84F Thunderstreak* et du *RF84F Thunderflash*. Cet avion américain livré en 1 300 exemplaires à l'OTAN, fut le chasseur bombardier principal de l'Armée de l'air pendant une décennie. Ces deux articles nous rappellent ce que fut cet appareil.

Le F84F

Jean Merlet (52-Dartois)

Mon premier vol sur le *F84F* de l'unité date du 18 mars 1959. Cet avion ne m'était pas inconnu puisque je l'avais déjà pratiqué à la 11^e EC en 1957 à Luxeuil, mais l'avion de Bremgarten était doté d'un système hydraulique de commandes de vol nettement amélioré (vérins à double entrée) qui le rendait à la fois plus sûr et plus opérationnel : fin des systèmes de secours électrique-hydraulique et électrique – électrique, ce dernier n'autorisant que le retour vers une zone d'éjection possible. Et surtout, fin de la check list interminable peu compatible avec les décollages sur alerte.

- Radio UHF (à 20 fréquences préréglées ?) également améliorée puisqu'il nous était possible de changer les préréglages en vol. Procédure toutefois malaisée, puisqu'il fallait extraire le cylindre de son réceptacle et repositionner chaque curseur. Délicat en formation relâchée, impossible en patrouille serrée ! Et pour corser la difficulté, la Fatac nous fit expérimenter une grille de codification des fréquences destinée à camoufler les changements de channel en vol. Pas de poste VHF, donc navigation en CAG interdite et COM obligatoire pour les voyages.
- Aides à la navigation réduites à un radio-compass (d'excellente qualité toutefois).
- Armement de bord de 6x12,7mm, désuet comparé à celui du *Mystère IV*, mais viseur équipé d'un télémètre radar.
- Armement externe : Roquettes et bombes classiques. Pas de missiles. Système de guidage MSQ¹ de bombardement aveugle (à travers la couche) avec restitution des impacts fictifs pour les entraînements. Précision très aléatoire pour une munition classique. Je ne connais pas d'exemple de bombardement réel réalisé sous contrôle MSQ.
- Possibilité d'assistance par 4 fusées JATO pour les décollages à pleine charge : chacun d'entre nous a pu bénéficier d'un ou plusieurs décollages d'entraînement à l'occasion de manœuvres ou convoys lointains. Les fusées étaient mises à feu à 80 kt. Le temps de combustion assez bref n'autorisait que la prise de vitesse nécessaire au décollage. L'arrêt de la poussée d'appoint se produisait alors que la vitesse de montée n'était pas encore atteinte, ce qui pour les non-initiés, produisait une sensation fort désagréable de perte de poussée à peine décollé. Après avoir rempli leur office, les fusées devaient être larguées. Obligation donc de revenir sur le terrain pour les lâcher sur l'aire ad-hoc, avec un coût non négligeable en temps de navigation et consommation.

Nos avions furent équipés à cette époque d'un parachute-frein logé sous la queue. Usage réservé au cas de panne de freinage à l'atterrissage et au décollage avorté. C'est aussi à cette époque qu'apparurent les premières barrières d'arrêt à chaînes sur les pistes aux normes Nato : deux



F84F au parking

J. Merlet

lourdes chaînes attachées aux deux extrémités de la barrière et simplement posées au sol en bordure de la piste assuraient le freinage en cas d'engagement. Il y eut un cas d'engagement à la vitesse de décollage, limite extrême pour le système, car des chaînons furent rompus et les débris projetés à travers le terrain, dont l'un endommagea gravement une voiture en stationnement à une distance considérable du lieu de la rupture.

Autre particularité du *F* : un système de démarrage autonome à air comprimé se rechargeant en vol pour permettre une mise en route sur terrain extérieur non équipé pour la remise en état de vol du *F*. Astucieux et pratique jusqu'à cette nuit où la boule pressurisée explosa sur un avion parké dans son alvéole. Je me souviens que le lendemain matin, quelqu'un avait marqué sur le tableau d'ordre de la salle d'OPS : « Aujourd'hui, jour mémorable : la première bombe A française a explosé... et le J² aussi ! La boule fut donc déclarée inutilisable et tous les démarrages furent effectués avec le banc de piste.

Au final, le *F* ne méritait pas pleinement la mauvaise réputation qui lui fut faite, il n'était pas, et de loin, le plus brillant des avions de combat que les US auraient pu attribuer à leurs alliés de l'OTAN (le *F86* par exemple) mais il avait le confort de l'avion américain : cabine spacieuse, ergonomie, sécurités et, comparé au *Mystère IV*, il bénéficiait déjà d'une certaine polyvalence, notamment sur les missions offensives et à ce titre, il était plus « interopérable » dans le cadre des nombreuses manœuvres OTAN qui furent nos missions prioritaires à cette époque. ■

