

E. DE CHERISEY

MARINE NATIONALE

# DERNIER CATAPULTAGE

Pilote de chasse dans l'aviation embarquée ? Un rêve qui est devenu réalité pour Emmanuel depuis son premier appontage sur porte-avions, il y a quatorze ans. Mais aujourd'hui, c'est devant ses nombreux frères d'armes qu'il s'apprête à effectuer son dernier catapultage aux commandes d'un *Rafale*.

Fin mai 2024 dans l'après-midi, à bord du porte-avions *Charles-de-Gaulle* quelque part en Méditerranée au large des côtes françaises, une pontée de douze *Rafale* attend d'être catapultée. Douze avions, douze pilotes, des dizaines de pistards et de techniciens spécialistes (porteur, avionique, « boums »), et des chiens jaunes qui s'apprêtent à exécuter leur ballet quotidien sur le pont d'envol. Une mécanique extraordinairement précise, fluide et rigoureuse. Une chorégraphie millimétrée où chaque détail compte et qui ne laisse aucune place à l'improvisation. Du technicien aéronautique au pilote de chasse en passant par les directeurs de pont, chacun sait qu'il doit jouer sa partition parfaitement pour que la musique opère. La moindre fausse note peut être fatale. Pour le capitaine de frégate Emmanuel, le concert revêt aujourd'hui un caractère un peu particulier puisque c'est son dernier catapultage, le solo final, et il songe aux soixante-quinze mètres de catapulte qui l'ont tant de fois propulsé en mission, dans le hurlement assourdissant des réacteurs pleins gaz.

En marchant vers son avion parqué à l'avant du pont d'envol, il regarde sur sa gauche la longue file des marins du groupe aérien embarqué, pilotes et techniciens mêlés, qui viennent progressivement se masser le long du rail de la catapulte. Il reconnaît des visages familiers malgré les casques et les visières de protection. Certains sont des camarades qu'il connaît depuis plus de quinze ans, avec qui il a participé à de nombreuses missions de guerre. Des frères d'armes devenus au fil des années une seconde famille pour lui. La famille du groupe aérien embarqué qui afflue progressivement sur le pont d'envol pour lui rendre un dernier hommage.

*« Quand je marche vers mon avion, je ne suis pas vraiment dans l'introspection, mais je ne suis pas non plus une machine. Voir tous ces gars présents, là, ça m'a fait vraiment chaud au cœur. Mais la formation de pilote de chasse embarquée nous apprend aussi à gérer nos émotions pour garder notre sang-froid en toutes circonstances. La nostalgie viendra plus tard. »*

Le PAN *Charles-de-Gaulle* prend progressivement la route de catapultage face au vent, déplaçant ses 40 000 tonnes à près de 25 nœuds. Emmanuel fait le tour de son avion accompagné de son pistard : gestes quasi automatiques tant de fois répétés afin de s'assurer du bon état général de la bête. Tout est conforme, pas de fuite ou de suintement suspect, pas d'anomalie détectée sur les blocs de frein ni à l'intérieur des puits du train d'atterrissage. Il insère ses médias de préparation de mission dans une trappe du fuselage, referme les sauterelles de métal et s'assure de leur bon verrouillage en les tapotant du poing. Il monte sur l'échelle intégrée pour gagner le cockpit. Son pistard le suit prudemment dans cette manœuvre d'escalade et vient se placer debout derrière le siège éjectable, à plusieurs mètres de haut, puis soulève les sangles du harnais pour l'aider à se brêler avant de vérifier consciencieusement la connexion du cordon radio, du tuyau oxygène et du pantalon anti-G, ainsi que le bon verrouillage de la boucle du harnais et des sangles de rappel de bras. Le pistard est le meilleur ami du pilote dans ces quelques instants qui précèdent l'ouverture du concerto pour réacteurs M88-2.



MARINE NATIONALE

## Mise en route

*« Bon dernier catapultage commandant ! »* Le pistard descend de l'avion et appuie sur la commande pour rétracter l'échelle dans son logement. Emmanuel ferme la verrière. D'un geste tournoyant de l'index de la main droite, il demande la mise en route au chien jaune debout devant son appareil. Les pompiers en combinaison ignifugée et casque lourd sont à proximité, parés à intervenir rapidement en cas de feu au

démarrage des moteurs. Les feux Avia sur l'îlot autorisent la mise en route. Le chien jaune fait tournoyer à son tour son index vers le haut. Emmanuel appuie sur le bouton de commande de l'APU (groupe auxiliaire de puissance), un turbogénérateur qui actionne un compresseur d'air pour lancer les réacteurs. Après vérification de son bon fonctionnement en régime stabilisé, il actionne la commande de démarrage des moteurs : l'APU monte en régime dans un bruit aigu caractéristique, le carburant arrive progressivement dans la chambre de combustion, sa température augmente, toute la machine vrombit sourdement en crescendo jusqu'à l'allumage du kérosène. Les gaz dilatés font tourner les aubes de la turbine qui débute à son tour l'alimentation en air du compresseur. Les réacteurs fonctionnant désormais de manière autonome, le pilote éteint l'APU.

S'ensuit le test hydraulique des commandes de vol, où les élevons et canards bougent dans des mouvements rapides et secs. À l'aide du minimanche (à droite) et du palonnier, Emmanuel brasse les commandes de vol dans leur plein débattement, avant d'enclencher une palette en bas du minimanche pour vérifier le bon fonctionnement de la rotation du train avant. Puis viennent les tests de la crosse d'appontage et de la barre de catapultage, baissées puis relevées. Le pistard vérifie l'absence de fuite sur les vérins : tout est bon, l'avion est prêt au départ. Emmanuel allume les feux de navigation et de formation pour signaler visuellement au chien jaune qu'il est paré à rouler. Ce dernier, balayant l'air dans un mouvement horizontal du bras, ordonne aux maillots bleus de libérer les énormes saisines de métal qui arriment solidement le *Rafale* au pont d'envol. Le pilote arme son siège éjectable et vérifie instinctivement que son frein de parc est toujours serré car, vingt mètres en contrebas, la mer le guette avec avidité… C'est le moment de s'annoncer à Avia – le chef de quart responsable de la mise en œuvre de l'aviation. Emmanuel appuie sur l'alternat de la radio, sur la manette des gaz :

« *Kimono 2, "Thermo"* (Kimono, indicatif radio des *Rafale* de la flottille 11F ; 2, le numéro de son avion ; Thermo, son callsign).

– *2* », répond sobrement l'assistant Avia depuis l'îlot de la passerelle Avia.

Les chiens jaunes viennent se positionner à des endroits précis sur la piste oblique et sur le rail de la catapulte. C'est le signal du roulage. Dans quelques instants, les douze *Rafale* de la pontée vont venir s'aligner alternativement sur les deux catapultes du *Charles-de-Gaulle*. Deux patrouilles de quatre avions vont rejoindre Landivisiau tandis que les deux patrouilles restantes – dont celle de « Thermo » – vont mener une mission d'entraînement d'assaut aéroterrestre à basse altitude en Corse. L'équipier de « Thermo » est un jeune pilote en cours de qualification. Ce dernier vol d'entraînement depuis le porte-avions est en quelque sorte un passage de témoin à la nouvelle génération.

Cela va faire bientôt quinze ans qu'Emmanuel est arrivé à Landivisiau, et presque quatorze ans qu'il a obtenu sa qualification à l'appontage sur le PAN *Charles-de-Gaulle*. La Marine nationale ne disposant pas d'avions biplaces, c'est seul dans le cockpit qu'il a réalisé son premier vol en *Rafale*, puis son premier appontage. Il se souvient de ses premiers vols en tant qu'équipier, du stress qui pouvait s'emparer de lui (parfois dès le briefing) et de la concentration intense dont il devait faire preuve pour effectuer certaines tâches devenues aujourd'hui quasi automatiques avec l'expérience. Il se méfie cependant du piège de la routine : il sait que certains pilotes très expérimentés ont déjà perdu la vie en mission d'entraînement. Ne jamais oublier que c'est un métier dangereux, débriefer ses erreurs avec humilité, toujours chercher à apprendre de nouvelles choses en vol, ces quelques règles simples lui ont permis d'aller au bout d'une formation exigeante, de devenir chef de patrouille sur *Rafale*, puis finalement commandant de la « furieuse » flottille 11F. Quatorze ans après son premier appontage, il va ressentir une dernière fois l'adrénaline du catapultage qui l'a projeté si souvent vers des destinations exotiques. Il se souvient des paysages fascinants qu'il a survolés : la mer Rouge au lever du soleil, les sables du Moyen-Orient, le bleu infini de l'océan Indien…



C. DUPONT/MARINE NATIONALE



MARINE NATIONALE

## Sabre de marine

Le *Rafale* M2 s'avance perpendiculairement à l'axe de la piste et vire à 90° pour remonter lentement le rail de la catapulte avant. « Thermo » salue sur sa gauche avec émotion la longue file de ses camarades et collègues qui lui répondent par d'amicaux signes de la main. Après un demi-tour, il vient stopper son avion derrière le déflecteur de jet, effectue ses dernières vérifications et active la commande de déverrouillage des emports ; pouce en l'air dans la verrière pour signifier au chien jaune devant lui (à droite) que tout est bon, et qui lui répond par un hochement de tête. Le déflecteur s'abaisse et le chien jaune qui doit le guider pour l'alignement final surgit des brumes de vapeur au milieu du rail de la catapulte. Derrière lui, au bout du pont, la mer se balance nonchalamment dans une houle de nord-ouest qui fait lentement tanguer l'immense navire. Le chien jaune le guide de petits gestes des mains jusqu'au seuil du rail, puis lui fait signe de s'arrêter et, après s'être écarté vers la droite, d'abaisser sa barre de catapultage située sur le train avant. Un servant de catapulte passe alors rapidement sous l'avion pour venir fixer la barre du holdback dans un crochet à l'arrière du train avant. Ensuite, aux ordres du chien jaune qui lui demande d'avancer lentement, « Thermo » fait rouler doucement son avion jusqu'à sentir la mise en tension du holdback qui s'est enquillé dans le *buffer* (une pièce de métal qui retient désormais sa machine dans le rail), et ajoute un peu plus de gaz afin que la barre de catapultage vienne se clipser dans le croc du sabot de catapulte. Une fois le *Rafale* mis en tension, le chien jaune désigne de ses mains l'officier de lancement, habituellement muni d'un drapeau vert. Lorsque celui-ci est levé vers le haut, il faut immédiatement mettre pleins gaz.

Aujourd'hui, exceptionnellement, le protocole du concert est modifié : le chef d'orchestre n'est pas un chien jaune mais le pacha du bateau en personne, et sa baguette n'est pas un drapeau vert mais un sabre de marine brandi vers l'azur. « Thermo » pousse la manette en avant jusqu'à sentir le cran pleins gaz secs, et les deux M88 montent en plein régime. Sur l'écran latéral, il observe les paramètres moteurs qui se stabilisent tandis que l'immense haie d'honneur devant lui, sur sa droite, se met au garde-à-vous et le salue militairement. Image éphémère de quelques secondes, mais qui restera à jamais gravée dans sa mémoire. Il salue à son tour et vient poser le plat de sa main droite contre la casquette du tableau de bord, puis cale lentement sa tête contre l'appui-tête en prévision du choc de l'accélération imminente. Le sabre vient toucher le pont d'envol et l'officier de catapultage, dans sa cabine IA (installation aéronautique) semi-enterrée, appuie sur le bouton de lancement. En une fraction de seconde, la pression de vapeur monte, la barre de holdback retient l'avion jusqu'à ce que le croc à l'arrière du train avant finisse par s'écarter et libérer subitement l'avion. Trois secondes plus tard, « Thermo » est en vol après une accélération à plus de 250 km/h en 75 mètres. Il enclenche la postcombustion, vérifie les paramètres d'énergie dans le HUD, rentre le train et effectue sa check-list après catapultage, s'éloignant déjà à l'horizon. C'était son dernier catapultage. ●

**Bruno ETCHENIC**



C. DUPONT/MARINE NATIONALE



C. DUPONT/MARINE NATIONALE