

## Prologue

*Avril 2008*

*Au-dessus du Nevada*

— Réveillez-vous, les gars, hurla le pilote du B-1B Lancer dans l'interphone. On arrive sur la cible, basse altitude. Je suis prêt à tout casser ! Montrons-leur qui sont les meilleurs. Je vais nous donner quelques secondes de plus pour ce changement de route, Long Dong. 30 nœuds, ça devrait aller. Je veux de la place autour de nous pour pouvoir remuer quand ils nous tomberont dessus. OK, on réduit pour gagner ces quelques secondes.

Il ramena doucement vers lui les manettes des gaz, jusqu'à ce que l'afficheur indique une heure estimée d'arrivée sur l'objectif égale à celle prévue sur le plan de vol.

— Allez, c'est parti, Rodéo ! répondit l'OSO<sup>1</sup> du B-1-B.

Ensuite, il ramena les manettes d'un cran encore, pour se donner une marge de 20 à 30 secondes. Un peu de retard lui permettrait de voler plus vite durant la phase de largage des bombes, là où les défenses adverses seraient plus nombreuses. Pendant cette mission, ils s'attendaient

---

1. OSO (*Offensive Systems Officer*) : membre de l'équipage du bombardier chargé des systèmes offensifs.

à être attaqués par des chasseurs et allaient devoir parcourir le ciel en tous sens pour rester en vie. Tout en réglant sa vitesse, le pilote se pencha en avant dans son siège éjectable et regarda son ailier, un deuxième bombardier B-1B en formation serrée sur sa droite. Le B-1B « Bone » (ceux qui l'appelaient par son nom officiel de « Lancer » étaient peu nombreux) se trouvait rarement engagé seul. Si un seul bombardier supersonique B-1B constituait déjà une arme redoutable, deux représentaient une menace trois fois plus importante. Cette fois, ils auraient besoin de tous leurs atouts pour gagner ce combat.

Bien sûr, il ne s'agissait que d'un exercice. Mais chacun, à bord du B-1B, s'impliquait comme en situation réelle. Ainsi que l'affirmait le vieil adage, « plus tu transpires à l'entraînement, moins tu saignes au combat ». En outre, pour les équipages des bombardiers lourds de l'US Air Force, se faire descendre durant un exercice, surtout par l'Aéronavale, laissait une mauvaise impression.

La base aéronavale de Fallon hébergeait le Navy Strike and Warfare Center, ainsi que « Top Gun », l'école des pilotes de chasse embarqués. Avant tout déploiement, les équipages des bombardiers ou des chasseurs embarqués sur les porte-avions devaient effectuer un stage à Fallon, afin de valider leurs connaissances et leurs capacités dans les combats air-air et air-sol. La zone de tir de Fallon s'étendait sur près de 30 000 km<sup>2</sup> dans une région isolée du Nord du Nevada, à l'est de Reno. L'interdiction à tout trafic d'une partie de l'espace aérien autorisait les équipages à larguer leurs bombes, à tirer au canon et à pratiquer leurs manœuvres de combat. De puissantes caméras réparties sur l'ensemble de la zone enregistraient toutes les attaques, et les équipements embarqués à bord des avions envoyaient des télémessures aux stations de contrôle du

champ de tir. Lors du débriefing, il était possible d'évaluer les exercices air-air avec une grande précision.

Particulièrement attachée aux confrontations impliquant un maximum d'adversaires, la marine conviait fréquemment l'Air Force à venir « jouer » à Fallon. Pour les équipages de l'US Air Force, il n'existait pas de plus grand frisson que de déborder les défenses de la marine et de bombarder quelques cibles sur leur propre terrain.

Depuis l'arrivée des B-1B à Reno, la compétition était chaude pour la place de meilleur pilote. Ce jour-là, elle risquait même de devenir brûlante. L'unité de B-1 en lice était la 111<sup>e</sup> escadrille de bombardement « Aces High » des forces aériennes de la garde nationale du Nevada, basée sur l'aéroport international de Reno-Tahoe, à quelques kilomètres à l'ouest de Fallon, sur la route 80. La 111<sup>e</sup> était l'une des trois escadrilles de la garde nationale à voler sur cette arme mortelle aux lignes souples, le Lancer B-1B, et certains pilotes faisaient de cette confrontation une affaire d'honneur.

— Donne-nous un peu de large, Mad Dog, ordonna le pilote.

— Roger, répondit le copilote.

Sur la fréquence réservée au contrôle et inconnue de la défense, il annonça :

— Champ de tir de Fallon, champ de tir de Fallon, ici Aces Two-One, leader d'un groupe de deux, Austin One Blue en présentation, demande accord pour phase finale.

— *Aces Two-One, de Marine Fallon contrôle, répondit une voix, Aces Two-One autorisé pour action réelle dans zones R-4804, R-4812, R-4810, sur les routes Austin One, Gabbs North et Ranch, IFF<sup>1</sup> puissance max.*

---

1. IFF : dispositif permettant l'identification certaine au radar d'un avion particulier.

*Altimètre 2-9-9-8. Restez sur cette fréquence et écoutez la fréquence de sauvegarde.*

— Two-One OK dans zones 04, 12 et 10, Austin One, Gabbs North et Ranch, en approche pour action réelle, IFF puissance max. Reçu, répondit le copilote.

— Deux, lança sobrement le pilote du second B-1.

Moins un équipier parle sur sa radio, mieux cela vaut... Par l'interphone, les copilotes de B-1 annoncèrent :

— Clair pour action réelle, IFF puissance max.

— Alors, c'est parti mon kiki ! cria le pilote.

Aucune réponse ne lui parvint. À son poste, chacun se préparait. Les deux opérateurs, l'OSO et le DSO<sup>1</sup>, étaient assis dans des sièges éjectables, derrière les pilotes, dans un petit compartiment juste au-dessus du panneau de l'échelle d'accès. L'OSO était chargé des armes du bombardier et de la partie attaque du système de combat. Le DSO, quant à lui, annonçait les menaces lorsqu'elles apparaissaient, surveillait le système pour vérifier qu'il réagissait correctement à la détection d'un radar et se tenait prêt à reprendre en manuel en cas de dysfonctionnement de l'ordinateur.

Une tonalité lente, presque joyeuse, se fit entendre par l'interphone.

— Attention à tous, détection lointaine radar bande E, annonça le DSO. Les méchants nous cherchent. Pas de radar d'altimétrie pour l'instant, il est temps de descendre.

— Reçu, répondit le pilote, le major Rinc Seaver – nom de code Rodéo.

Sur la fréquence entre avions, il émit :

— Trapper, prends tes distances, reste à moins de 8 nautiques.

---

1. DSO (*Defensive Systems Officer*) : membre de l'équipage du bombardier chargé des systèmes défensifs.

— Roger, Rodéo, répliqua l'équipier en amorçant un léger virage pour augmenter la distance entre les deux bombardiers.

Ils allaient attaquer la même cible mais passeraient par des chemins légèrement différents, séparés d'au moins 30 secondes, pour surprendre et compliquer la tâche des défenseurs. Les deux bombardiers utilisaient également leur TACAN<sup>1</sup> air-air pour surveiller la distance entre eux et disposaient de procédures de secours, au cas où cette distance deviendrait inférieure à 3 nautiques.

— Je te retrouve au bar des vainqueurs !

— Altimètre radar sur auto, alarme à 830 pieds, reprise de main sur alarme altimètre armée, annonça le copilote dans l'interphone. Les deux pilotes automatiques de suivi de terrain réglés sur 1000, suivi serré. Ailes complètement sur l'arrière, route vérifiée, mode NAV affiché, mode commande de tangage sur suivi de terrain. Copilote ?

— OK, Rodéo.

Seaver manœuvrait ses interrupteurs avant même que Mad Dog, son copilote, n'ait lu chaque étape de la liste d'opérations. Les indicateurs sur le panneau de contrôle de la situation verticale, ou VSD, affichèrent une assiette de moins 20°.

— Commande pour descendre à moins 20, go !

Quand il pressa le bouton TERFLW sur le panneau du pilote automatique, il engagea le mode suivi de terrain et le B-1 piqua vers le désert comme un aigle fondant sur sa proie. Le bombardier filait vers la terre à plus de 1 500 pieds par minute.

---

1. TACAN : dispositif radioélectrique permettant de mesurer l'azimut et la distance d'une balise au sol ou embarquée sur un avion.

— Altitude minimale de sécurité 9 000 pieds, annonça l'OSO. Attention pour l'accrochage LARA<sup>1</sup>...

Au moment où l'OSO donnait ce chiffre, l'altimètre basse altitude obtint un bon écho du sol et se verrouilla. Maintenant que le bombardier connaissait avec précision son altitude, il se mit à descendre encore plus vite. De la poussière, un morceau d'isolant électrique et un plan de vol se trouvèrent en apesanteur sous l'effet des g négatifs de la descente rapide. L'OSO sentit que son petit déjeuner n'allait pas tarder à suivre et resserra fortement son harnais.

Soudain, le DSO cria :

— Avions ennemis à 11 heures, rapprochement rapide, 30 nautiques. On dirait des Hornet !

— Merde, jura le pilote, qui espérait ne pas se faire détecter aussi rapidement. Accrochez-vous, les gars !

De son index droit ganté, il appuya jusqu'au premier cran de la détente située sur son manche et imprima au B-1 un roulis de presque 90° sur la gauche. Privé de la portance du fuselage aux lignes élancées, la vitesse de descente du bombardier augmenta.

— On passe 20, annonça l'OSO quelques secondes plus tard, après s'être pincé les narines à travers son masque à oxygène pour décompresser.

— On passe 15. Allez, fiston, descends ! Plus vite, nom de Dieu !

Le pilote ne passa pas complètement le bombardier en vol dos, mais il augmenta l'angle de roulis bien au-delà de 90°. L'avion tombait à la vitesse de l'éclair.

Quelques secondes avant qu'il ne percuta le sol, le pilote remit les ailes à plat d'un coup de manche rapide et précis. Le gros bombardier reprit sa ligne de vol avec la

---

1. LARA (*Low Altitude Radar Altimeter*) : altimètre radar basse altitude.

vitesse et l'agilité d'un petit avion de combat, et stabilisa son altitude à moins de 1 000 pieds sol. Le radar multi-mode AN/ASQ 164 présentait le profil du terrain jusqu'à une distance de 10 nautiques sur le VSD, devant les yeux des deux pilotes. Le B-1 s'était enfoncé dans une couche de nuages à 6 000 pieds et ils apercevaient désormais le Dixie Peak, couvert de neige, droit devant eux, qui bou-chait presque le pare-brise.

— Bon sang, s'écria le pilote en donnant à nouveau un grand coup de manche pour éviter le pic, j'ai horreur de ces descentes en catastrophe au-dessus des mon-tagnes !

— Ce cumulus granité a peut-être foutu une sainte frousse au pilote de mes deux qui nous poursuit, rappela l'OSO. Qu'il nous rattrape, maintenant, avec le Dixie qui le regarde droit dans les yeux !

Avec le fond de la vallée en vue, le reste de la des-cente se déroula sans incident. Le radar d'attaque mesurait les détails du terrain, 10 nautiques devant et 10 nautiques sur les côtés, pour calculer les angles à fournir au pilote automatique, de façon à maintenir le bombardier à la bonne altitude. Le pilote sélectionna d'abord TF 1 000 et exécuta un test rapide des deux chaînes redondantes de suivi de terrain avant de les régler à leurs minima, TF 200. Il vérifia que l'amortissement était réglé sur « faible », ce qui permettait des angles de montée ou de descente plus grands, afin de mieux épouser le relief.

À présent qu'ils étaient sortis des nuages et qu'ils pou-vaient voir le fond de la vallée, le pilote, après avoir sur-veillé le terrain pendant un moment, désactiva le mode navigation automatique et guida manuellement le gros bombardier. Au lieu de saisir le manche à pleines mains, il poussait sur les côtés avec la paume ouverte, évitant les principaux accidents du relief tout en permettant au

système de suivi de terrain de maintenir l'altitude. Voler en ligne droite n'aurait fait que faciliter la tâche de la défense qui les cherchait. Se couler dans le relief en laissant le TERFLW maintenir l'altitude la plus basse était sans aucun doute la tactique la meilleure et la plus sûre.

— Où est cet avion ennemi, D ? demanda le pilote.

— À 4 heures, distance 25 nautiques, répondit le DSO, radar pas accroché... Non, attendez, il accroche ! Échelon droite, axe de référence 2-4-0 !

— Aces, échelon droite, annonça le pilote sur la fréquence entre avions.

Il entraîna alors le B-1 dans un virage serré de 90° sur la droite et 60° d'inclinaison. Le changement de cap visait à placer le bombardier de l'autre côté du Dixie Peak. La plupart des chasseurs modernes, comme le F-15, F/A-18 et le F-22, utilisaient des radars Doppler qui détectaient leurs cibles grâce à leur vitesse relative. Un virage de 90° rendait nulle la vitesse relative du bombardier ; le radar du chasseur l'analyserait comme un écho de terrain avant de la rejeter. Il permettait également de casser la géométrie de l'attaque et compliquait la tâche de l'assaillant. Le B-1 descendit à moins de 300 pieds du sol, filant à plus de 600 nœuds.

— Ennemi perdu, quelque part à 5 heures ! annonça le DSO.

— Reçu, répondit le pilote.

Il savait que le Dixie Peak se trouvait entre lui et le chasseur, et que plus il resterait dans cette situation favorable, plus il serait proche de son objectif lorsque la prochaine attaque se produirait.

— Clair vers le point initial, Rodéo, cria l'OSO, reviens vers l'axe !

Le pilote amorça un virage à gauche en direction de l'objectif, se représentant mentalement la scène.

La configuration de l'attaque n'était pas favorable pour lui ni pour son équipage, mais ces exercices d'interception par la marine étaient habituellement biaisés. La zone d'opérations militaires d'Austin One se présentait comme une sorte d'entonnoir qui donnait accès aux trois zones réservées au tir d'armes réelles. Les chasseurs de la marine pouvaient poursuivre les bombardiers aussi bas qu'ils le voulaient dans Austin One, mais devaient rester au-dessus de 1 000 pieds dans les zones de tir, pour ne pas risquer de dommage à l'explosion des bombes. Les avions devaient cesser le combat et reprendre une séparation en altitude dans la zone Ranch, à l'extrémité des secteurs de tir, pendant que les bombardiers faisaient demi-tour. Ceux-ci devaient passer à nouveau au-dessus des objectifs et larguer toutes leurs bombes réelles avant de pouvoir quitter la zone d'exercice.

Les pilotes de la marine savaient tout cela, bien sûr, et ils n'avaient qu'à attendre à l'extrémité d'Austin One les bombardiers qui se dirigeaient vers les zones de tir. Cela laissait un peu moins de temps aux chevaliers du manche pour intercepter leur proie avant le largage des bombes. Néanmoins, ils gagnaient presque à tous les coups. Le premier pilote qu'ils venaient de rencontrer était probablement un « bleu », qui espérait se faire un bombardier alors qu'il volait encore à haute altitude.

Eh bien, le B-1-B n'était pas une cible si facile que cela ! Il avait presque la même agilité qu'un chasseur, volait aussi vite et à une surface équivalente radar deux fois plus faible. Au ras des pâquerettes, aucun chasseur ne pouvait rivaliser avec un B-1-B.

Le pilote relâcha la détente sur son manche et l'avion prit un virage relativement doux, à 30° d'inclinaison, en direction du point initial, ce qui était le vrai départ de la passe de bombardement. Le TACAN affichait

6 nautiques, une bonne distance, à environ 30 secondes de séparation.

— Leader à 2 nautiques du point initial, émit le pilote sur la radio entre avions.

— Reçu, répondit l'équipier, nous sommes à 7 nautiques, en route vers l'objectif.

— Avions ennemis à 7 heures, pas de distance, annonça le DSO.

— Cap stable, demanda l'OSO, j'ai besoin de ma calibration.

— Distance 9 nautiques, 5 heures, cria le DSO. Je crois qu'il a accroché! Échelon droite, axe de référence 3-0-0!

— C'est bon pour la calibration! répliqua l'OSO sur l'interphone. OK pour le break!

Le pilote confirma par un virage serré sur la droite. Voler en ligne droite pendant plus de quelques secondes dans une zone saturée de défenses ennemies était mortel pour un bombardier. Les ordinateurs avaient besoin d'une altitude très précise pour calculer la trajectoire des armes et l'OSO devait survoler un point de recalage particulier, habituellement le point initial, pour corriger le système. Plusieurs points de recalage étaient aménagés le long de la route mais le premier, avant le largage, était de loin le plus important.

— Ennemi perdu! Il doit avoir le visuel sur nous!

L'avion assaillant avait arrêté son radar, sachant qu'il disparaîtrait ainsi du tableau d'alarmes du B-1.

— Pilote, ADF 0-3-0! annonça l'OSO.

Le pilote ramena brutalement le bombardier à gauche, en direction de l'axe initial menant à l'objectif. En revenant sur l'axe, l'OSO trouverait plus facilement sa cible au radar. Dès la fin du virage, l'OSO chercha son but. Comme prévu, celui-ci apparut, parfaitement centré au milieu du réticule.

— Je te vois, salope ! Rodéo, donne-moi 20° droite et je te la mets en plein dedans !

En fin de virage, l'OSO déplaça légèrement son réticule, cliqua deux fois sur le bouton gauche de son contrôleur radar et une fois sur le bouton haut. L'image haute résolution fournie par le radar à ouverture synthétique ressemblait à une photographie en noir et blanc, d'une netteté incroyable. Il apercevait la silhouette d'un gros camion.

— J'aperçois un putain de gros camion, on dirait une batterie Scud en cours de rechargement, déclara l'OSO, qui ajusta son réticule au milieu de l'image. Autorisé sur l'objectif ! On va lui casser la tête ! On est en retard de 7 secondes. 20 nœuds de mieux, Rodéo !

Le pilote poussa un peu les manettes des gaz et le bombardier accéléra, filant vers le but à presque 10 nautiques par minute.

— Largage dans 20 secondes !

— Avions ennemis à 4 heures, 20 nautiques en rapprochement, échelon à droite ! cria le DSO.

Le pilote poussa le manche à droite.

— Non ! 15 secondes avant largage ! Les ailes à plat ! hurla l'OSO. Reste sur l'axe de bombardement !

Tout à coup, ils entendirent un signal plus rapide, une sorte de « didou, didou, didou » aigu, pas joyeux du tout.

— SA-6 ! annonça le DSO.

Le SA-6, un système mobile de missile sol-air moyenne portée de fabrication russe, avait été largement exporté dans le monde entier. Son agilité, sa vitesse de pointe trois fois supérieure à la vitesse du son et ses capacités tout temps toutes altitudes en faisaient un ennemi mortel. Le SA-6 tira une salve de trois missiles, pratiquement impossible à éviter.

— Missiles à 3 heures, en portée ! Trackbreakers actifs !

Au même instant, plusieurs arcs de fumée blanche se dessinèrent à travers le ciel en direction du B-1. Le signal d'avertissement sur l'interphone se fit plus pressant.

— Des SAM ! cria le copilote.

Ces missiles n'étaient que de vulgaires roquettes en papier mâché, mais leur lancement signifiait que l'équipage n'avait pas su protéger efficacement son bombardier.

— Lancement de SA-6 factices, confirma le DSO. Guidage brouillé, chaffs<sup>1</sup>, chaffs !

Des nuages de minces feuilles brillantes s'éjectèrent de conteneurs disposés sur le haut du fuselage du B-1, créant un écho radar bien plus important que celui du bombardier de 200 tonnes.

— Maintiens le cap ! Largage 10 secondes, ouverture des portes !

Le copilote regarda un des SAM factices passer directement au-dessus. Une balle entre les deux yeux... Si le missile avait été réel, tous seraient morts à cet instant.

— Attention, attention... maintenant ! Bombe partie ! annonça l'OSO. Une bombe à fragmentation a quitté la soute.

Au même moment, l'engin s'ouvrit en deux, libérant les sous-munitions en un tapis qui recouvrit le camion.

— Portes fermées, clair pour manœuvrer ! lança l'OSO.

— À fond à droite, tout de suite ! demanda le DSO.

Les pilotes firent virer leur B-1 à droite, s'éloignant de l'objectif et tirèrent sur le manche jusqu'à ce que l'avertisseur de décrochage retentisse, avant de le relâcher.

Le DSO éjecta d'autres chaffs et réussit à rompre le contact radar de la batterie de SAM, permettant ainsi au bombardier de s'enfuir.

---

1. Leurres antiradars.