

LE TÉMOIN**VINCENT LANATA: DU RASE-AU SOMMET DE**

Ses ailes auraient bien pu se plier définitivement dans la poussière d'Algérie aux commandes d'un T-6 abattu. Mais le ciel a laissé

Vincent Lanata achever une carrière de près de quarante ans aussi riche que variée, des missions de reconnaissance face au rideau de fer au poste de chef d'état-major de l'armée de l'Air, en passant par le commandement d'une base de bombardiers nucléaires.

PROPOS RECUEILLIS À PARIS LE 22 SEPTEMBRE 2023 PAR JÉRÔME SANTELLI



Né à Bastia le 7 juin 1935, VINCENT LANATA (à Split en 1994, au centre, avec le général Marchand et l'amiral Lanxade) passe une partie de sa jeunesse en Afrique où son père est administrateur. Après les débuts racontés ci-contre, il commande la 33^e escadre de reconnaissance en 1972. Il passe par l'École supérieure de guerre aérienne et exerce des postes d'étude et d'état-major avant d'être nommé, en 1979, commandant de la BA 115 (Orange). Chef d'état-major du commandement air des Forces de défense aérienne en 1981, Vincent Lanata continue de monter les échelons jusqu'au siège suprême de chef d'état-major de l'armée de l'Air (CEMAA), du 2 décembre 1991 au 1^{er} juillet 1994. Il s'est par la suite investi dans l'industrie et dans la sphère politique. Grand-croix de la Légion d'honneur, il est l'auteur de plusieurs livres (voir *Pour en savoir plus*). Marié, Vincent Lanata a deux enfants (dont André, né en 1961, CEMAA de 2015 à 2018), deux beaux-enfants et sept petits-enfants.

Guerres & Histoire: D'où viennent votre passion pour l'aéronautique, ainsi que votre vocation de pilote et d'officier?

Vincent Lanata: Nous sortions de la guerre et j'étais passionné par les exploits de Pierre Clostermann, de René Mouchoitte et de l'escadron « Normandie-Niemen »... De plus, c'était l'époque du développement des avions de chasse à réaction et je suivais les tentatives de franchissement du mur du son effectuées par des pilotes d'essai prestigieux et intrépides. À 20 ans, on a vite fait de rêver et de

s'identifier à ces héros qui ont participé à la conquête du ciel, souvent au péril de leur vie. Il y avait aussi le rêve de rentrer dans une sorte de chevalerie moderne où l'on s'affronte en combat singulier... Et l'envie de faire partie de cette aventure technique. Et puis il y a des motivations plus obscures: le prestige attribué à ceux qui n'ont pas peur, le besoin de se colleter avec la mort, de pouvoir se dire: « Je l'ai fait! »

Sorti de l'École de chasse en 1958, vous choisissez la 33^e escadre de reconnaissance (voir encadré). Pourquoi pas la chasse?

À cette époque, les pilotes et les avions étaient spécialisés, et j'ai choisi la reconnaissance parce que le pilote avait une part d'initiative bien plus importante que dans la chasse pure. Les missions de reconnaissance s'effectuaient le plus souvent par avion isolé. Le pilote devait être capable d'échapper à la défense adverse. Il se présentait le premier sur les objectifs et pouvait, grâce aux renseignements qu'il rapportait, décider de l'issue d'une action offensive ou défensive. De plus, il y avait dans la reconnaissance une dimension plus intellectuelle. Les Anglais disaient: « A recon pilot is a fighter with a brain... » (« Un pilote de recon est un combattant avec une cervelle... ») Il fallait en effet connaître toutes les caractéristiques des infrastructures - écluses, ponts, usines... - celles des matériels militaires et l'organisation des armées adverses, car le renseignement ne se limite pas à l'observation. C'est aussi une affaire de déduction. Un char n'est jamais seul, il fait partie d'une formation, qui peut varier d'une armée à l'autre. Les états-majors sont repérables à certaines antennes, un site de lancement de missiles peut être détecté par un radar mal camouflé, etc. Tout cela m'attirait et m'a énormément appris! Ceci dit, les



MOTTES DANS LES DJEBELS L'ARMÉE DE L'AIR



Un North American T-6 muni de roquettes survole une harka à cheval. C'est à bord d'un de ces modestes appareils d'entraînement transformés en avions d'appui au sol que Vincent Lanata est abattu au cours d'une mission en Algérie.



LE TÉMOIN



En 1958, Vincent Lanata est photographié aux commandes d'un chasseur-bombardier F-84F Thunderstreak, avant sa qualification sur la version RF-84F de reconnaissance. L'armée de l'Air en reçoit 328 exemplaires à partir de 1955.

pilotes de reconnaissance étaient également entraînés pour le combat aérien – pour être capables de se défendre – et pour l'attaque au sol, qui était une de nos missions secondaires.

Comment se déroulent vos premiers pas en unité opérationnelle ?
Quand on vient d'être breveté pilote, on ne connaît pas grand-chose du métier, mais quand on entre en unité de combat, on réalise tout ce qui reste à apprendre pour être en mesure d'accomplir des missions de guerre et de jouer dans la cour des grands. Là, on pilote de véritables chasseurs, de grosses machines faites pour la guerre et il faut travailler dur pour acquérir les qualifications nécessaires et graver les échelons : pilote à l'instruction, pilote

opérationnel, sous-chef de patrouille, chef de patrouille... Pour franchir ces étapes, l'entraînement est de plus en plus difficile. Il y a des tests au sol et en vol, avec chaque fois la crainte de ne pas réussir.

Les conditions de vol étaient très différentes de celles d'aujourd'hui...
Au début des années 1960, nous perdions une trentaine de pilotes de chasse chaque année. Dans ma propre escadre, en une vingtaine d'années, près de trente pilotes ont trouvé la mort en service aérien sur une population moyenne à l'unité de soixante ! Heureusement, les progrès techniques ont augmenté la fiabilité des appareils. Les moteurs sont devenus de plus en plus sûrs et performants.

Mis en service en 1946, le monoréacteur bipoutre De Havilland Vampire, fabriqué en France sous licence par la SNCASE sous l'appellation de Mistral, est le premier grand succès de l'aéronautique britannique après-guerre. Capable d'atteindre 860 km/h, il est armé de quatre canons de 20 mm pour la chasse et peut emporter jusqu'à 900 kg de bombes ou de roquettes pour l'attaque au sol.

Des progrès ont été réalisés en matière de cellules et de commandes de vol, et de manière encore plus spectaculaire dans le domaine des équipements de conduite du vol et de sécurité. Sur les premiers appareils, le pilote ne disposait que d'instruments rudimentaires pour contrôler le vol sans visibilité : un altimètre, un indicateur de vitesse, un horizon artificiel peu fiable, une aiguille indiquant le taux de virage... Il n'avait pas de moyens de navigation – juste une radio souvent en panne et un radiocompas qui ne fonctionnait pas en cas d'orage. Aujourd'hui, un pilote voit sur son écran tout ce qui se passe autour de lui. Il voit les autres appareils, les défenses sol-air qui s'approchent... Avec les centrales à inertie, les GPS, les radars de suivi de terrain et autres radiosondes, il suit sa navigation, arrive sur l'objectif avec une grande précision et ramène son avion en toute sécurité, quelle que soit la météo.

Quand avez-vous disposé d'un siège éjectable ?

Il n'y en avait pas sur les premiers avions à réacteurs, comme le Vampire. Ensuite, nous avons volé sur Mistral, un Vampire amélioré doté notamment d'un siège éjectable. C'était un réel progrès, mais la survie du pilote n'était pas assurée pour autant... Le siège ne fonctionnait pas en dessous d'une certaine altitude, et les pilotes de grande taille comme moi risquaient de se sectionner les genoux sur l'arceau de la verrière lors de l'éjection. De plus, rien n'était automatique : le siège ne faisait qu'extraire le pilote de la machine. Le pilote devait ensuite se débarrasser du siège et ouvrir manuellement son parachute. Aujourd'hui, un pilote peut s'éjecter au sol, à l'arrêt, avec toutes les chances de survie !

Pendant la crise de Berlin, votre escadre de reconnaissance était stationnée à Lehr, en Allemagne. En quoi consistaient vos missions ?

À cette époque, la France appartenait à l'OTAN et notre escadre dépendait de la 4^e ALFA basée à Ramstein. Nos entraînements étaient orientés vers la préparation des missions de guerre à exécuter en cas d'attaque des forces du pacte de Varsovie. Nous volions sur le RF-84F Thunderstreak, un dérivé du chasseur F-84F équipé d'une paroi pleinte très complète de caméras ainsi que d'armes de bord. Nos objectifs se situaient en République démocratique allemande (RDA), en Tchécoslovaquie et en Hongrie. C'étaient des missions de reconnaissance dite *pre-strike* et *post-strike* [c'est-à-dire pour

ALGÉRIE, LE DEUXIÈME FRONT AÉRIEN DE L'APRÈS-GUERRE

À peine remise du traumatisme de l'Indochine, l'armée de l'Air doit faire face, fin 1954, à l'insurrection qui éclate en Algérie. Elle n'a pour intervenir que de faibles moyens : 8700 hommes, quelques dizaines de machines – de servitude et de liaison pour l'essentiel. La réaction est cependant aussi vive que rapide. Le nord du pays est réorganisé en trois groupes aériens tactiques (GATAC), 2 et 3 pour Constantine, Oran et Alger) reliés à des postes de commandement air (PCA) chargés de faire l'interface avec les moyens d'action, de façon à garantir une intervention rapide et efficace. Parallèlement, la montée en puissance est spectaculaire : en 1958, l'armée de l'Air engage 50 000 hommes (plus 17 000 en soutien depuis la métropole et 6 000 à l'instruction), 600 avions et 100 hélicoptères, soit respectivement 40 % de ses effectifs et 20 % de son matériel. Le FLN étant incapable de contester le ciel, 30 % des 100 000 missions annuelles sont consacrées à l'appui feu et 25 % à la reconnaissance, toutes tâches à la portée d'une aviation légère. À partir de 1956, l'état-major complète donc ses appareils spécialisés (24 P-47 Thunderbolt, 40 B-26 Invader plus 65 Mistral et dix F4U Corsair de l'Aéronavale) par une masse de 700 avions d'entraînement T-6 Texan ramenés des États-Unis par porte-avions et convertis sommairement pour équiper jusqu'à 56 escadrilles d'avions légers d'appui (EALA) en 1958. Avant d'être remplacés par une centaine de T-28 Fennec plus puissants à partir de 1960, ces appareils vont remplir en tout 60 000 missions, aux commandes de pilotes de chasse qui se relaient depuis la métropole comme Vincent Lanata, offrant à 20 % d'entre eux une vraie expérience du combat. Cet ensemble redoutable contribue plus qu'efficacement au succès du plan Challe, la vaste campagne qui aboutit à la destruction de l'appareil militaire du FLN, du 6 février 1959 au 6 avril 1961. ■

COLL. LAMINA - SPAS



préparer une frappe puis en observer le résultat, ndr] souvent très lointaines, qui rendaient un retour à la base toujours hypothétique. On les appelait « missions à emballage perdu »... Chaque pilote avait son dossier avec sa mission qu'il avait lui-même préparée. Il savait exactement les zones où il y avait de la DCA, celles qu'il fallait éviter, etc. Et il y avait des commissions d'évaluation de l'OTAN qui déboulaient de façon impromptue pour vérifier que l'on connaissait nos missions par cœur !

Jusqu'où pouviez-vous aller ?

Il nous était bien évidemment interdit d'approcher le rideau de fer. Il y avait une zone d'une cinquantaine de kilomètres de large appelée *air defense identification zone* (ADIZ), interdite de survol, sauf sous contrôle radio et radar serré. Dès qu'un de nos avions pénétrait dans l'ADIZ, un appareil du bloc soviétique décollait et suivait sa trajectoire. De temps en temps, on faisait des exercices pour tester les défenses adverses. Et le bloc soviétique faisait de même. Pendant les épisodes

de tension les plus aigus — construction du mur de Berlin, crise des missiles de Cuba —, on restait en alerte réelle dans les avions armés, en bout de piste, prêts à décoller, avec nos missions de guerre en poche et cela durait plusieurs jours.

La guerre froide n'a pas dégénéré, mais vous avez quand même mené des missions de combat — en Algérie. Nous étions effectivement détachés par notre unité pour des séjours d'environ une semaine consacrés à des missions de reconnaissance et d'attaque au sol depuis le terrain de Boufarik, près d'Alger. Nous avons également effectué des missions assez exceptionnelles de renseignement qui se déroulaient dans le plus grand secret et qui illustrent bien les spécificités du métier de pilote de reconnaissance... Seul à bord de son monoplace monomoteur !

En quoi consistaient ces missions ? Elles se déroulaient en dehors de nos frontières, en Tunisie et jusqu'en Libye, sans autorisation de survol.

Elles visaient à suivre l'évolution des camps d'entraînement des rebelles avant qu'ils ne viennent combattre en Algérie. J'ai effectué deux missions de ce type. J'étais encore un jeune pilote, j'avais 25 ou 26 ans... On partait d'Allemagne, seul, on se posait à Teleghma (à 36 km au sud-ouest de Constantine, dans l'Est algérien), où le chef des opérations nous remettait une enveloppe cachetée « Secret Défense » qui contenait les objectifs à traiter. On avait complète liberté de manœuvre pour remplir les objectifs, souvent très éloignés et demandant une navigation précise dans des régions fréquemment désertiques, sans point de repère et sans aucun moyen de navigation, mais on arrivait à se débrouiller ! Chaque jour, avant de décoller, on ne déposait pas de plan de vol, mais on remettait au chef des opérations une enveloppe scellée dans laquelle on avait consigné les coordonnées de nos objectifs. Sur l'enveloppe figuraient juste notre indicatif radio, l'heure de décollage prévu, la durée du vol et l'autonomie. Ensuite on décollait et à partir de là, plus un mot. Silence radio !

De 1951 à 1993, la Fourth Allied Tactical Air Force (4th ATAF) est chargée du soutien aérien du groupe d'armées Centre (CENTAG) de l'OTAN en République fédérale d'Allemagne. Elle contrôle les unités d'aviation, mais aussi les réseaux radars, les bases et la DCA.

Mis en service en 1954 dans l'USAF, le Republic RF-84F Thunderstreak est la version de reconnaissance du chasseur F-84 Thunderstreak dont l'entrée d'air est déplacée à l'emplanture des ailes pour permettre l'installation d'un maximum de six caméras dans le nez. À partir de 1955, l'armée de l'Air reçoit 88 de ces excellents appareils, mis en œuvre par la 33^e escadre jusqu'en 1966.



En 1956 sur la base d'Akrotiri, à Chypre, une équipe de maintenance réarme les caméras installées dans le nez d'un RF-84F mobilisé pour les opérations sur Suez. L'appareil porte la francisque de l'escadron de reconnaissance tactique 1/33 « Belfort », composant de la 33^e escadre.



LE TÉMOIN

Sur quel appareil volez-vous ?

Sur RT-33 *Iverson de reconnaissance du monoréacteur d'entraînement américain T-33*, ndr/f, avec un paquetage de survie rudimentaire relié au parachute sur lequel on était assis. Quelques boîtes d'eau et de rations alimentaires, une trousse médicale, un pistolet automatique ! Je vois mal comment on aurait pu survivre ou se défendre dans le désert avec des moyens si rudimentaires, mais on ne se posait pas de questions. La réussite de la mission primait sur toute autre considération... Chacune durait trois à quatre heures. Le chef des opérations devait vérifier qu'on rentrait à l'horaire prévu. Il nous rendait l'enveloppe et on la brûlait. Si on ne rentrait pas à l'heure, dès l'autonomie dépassée, il devait ouvrir l'enveloppe et envoyer des secours. Je ne vois pas trop avec quels moyens il aurait pu le faire... J'ai fait deux séjours de ce type, de sept ou huit jours chacun. Ensuite, on filait à Blida, à côté d'Alger, remettre à des spécialistes notre moisson de renseignements et de photos. Et tout ça tout seul.

Vous avez également séjourné un an en Algérie, dans une unité dite « parrainée ».

Effectivement, j'étais pour ma part basé dans l'Ouest algérien. Nos missions consistaient à appuyer nos troupes au sol, recueillir des renseignements et également interdire certaines zones aux rebelles. Nous volions sur *T-33*, un appareil d'entraînement armé, fiable, mais notablement sous-motorisé, avec des qualités de vol médiocres. Il n'était pas adapté au relief très accidenté dans lequel on évoluait. Il n'avait aucun moyen de navigation, un système de visée qui contraignait le pilote à faire lui-même les corrections de vent, de vitesse et de trajectoire des armements, et pas de siège éjectable... Les missions se déroulaient toujours au ras du sol, car les cockpits n'étaient ni pressurisés ni climatisés. Il faisait souvent plus de 50 °C dans l'habitacle !

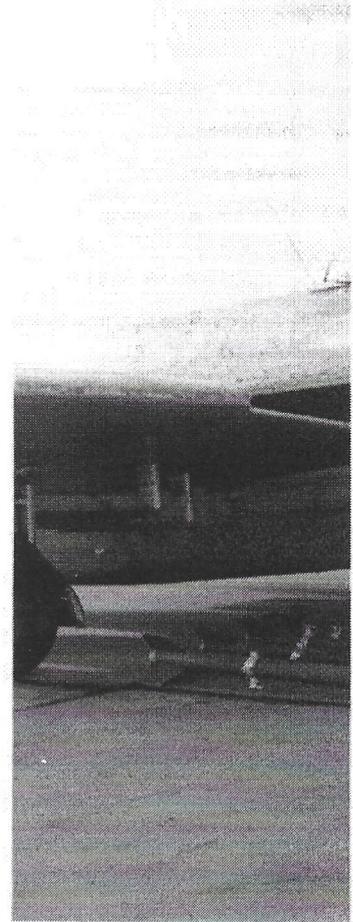
Et avec le risque d'être abattu... Ce qui vous est effectivement arrivé !

C'était au cours d'une mission en zone interdite, en fin de journée. Les rebelles tiraient le soir, car ils savaient

Né en 1935, le North American *T-33 Texan* est l'avion d'entraînement avancé standard des Alliés occidentaux pendant la Seconde Guerre mondiale. Construit à plus de 15 000 exemplaires, cet appareil aux performances modestes, mais rustique et bon marché a été reconverti dans la contre-insurrection au sein d'innombrables forces aériennes après-guerre. La France en engage 700 en Algérie, armés de quatre mitrailleuses de 7,5 mm et de six roquettes T-10 de 120 mm.



Une équipe s'apprête à installer une bombe AN-22 sous le ventre d'un Mirage IV. Entrée en service en 1967, l'arme porte une tête de 60 à 70 kilotonnes – quatre à cinq fois la puissance de la bombe d'Hiroshima.



qu'avec la nuit, il n'y aurait pas de réaction immédiate. Je passais dans un talweg, il devait y avoir une katiba en dessous. Les rebelles étaient dans l'axe de pénétration de l'avion et ont tiré en l'air, tous en même temps avec des fusils-mitrailleurs et une mitrailleuse MG-42, qui avait une cadence de tir phénoménale [1 200 coups par minute, ndr/f]. Si tu prenais une balle, tu en prenais dix en même temps ! Mon avion a été touché, les réservoirs ont été percés et de l'essence s'est vaporisée dans l'habitacle, si bien que j'ai perdu connaissance. Quand j'ai refait surface, j'étais sur le point de percuter le sol. J'ai réussi à reprendre le contrôle de la machine, mais comme il était impossible de rejoindre ma base de départ, trop éloignée, j'ai décidé de me crasher le plus loin possible des rebelles, près d'un des postes de l'armée de Terre qui jalonnaient le barrage électrifié le long de la frontière. J'ai choisi une zone à peu près plate. J'ai été assez

POUR Y VOIR PLUS CLAIR, DITES 33 !

Fondée officiellement en 1937 à partir d'unités spécialisées dans la reconnaissance depuis l'aube des ailes militaires françaises (l'actuel escadron 2/33 « Savoie » descend de l'escadrille « D6 », fondée en 1912 sur Deperdussin), la 33^e escadre est dissoute dès mai 1939. Mais elle renaît en 1945 avec deux groupes (puis escadrons) héritiers d'unités distinguées en 1940, puis après 1942 aux côtés des Alliés : le I/33 « Belfort » (dans lequel Antoine de Saint-Exupéry combat et disparaît le 31 juillet 1944) et le II/33 « Savoie ». Reconstituée à Colmar en 1945, la 33^e échange en 1952 ses Lightning et autres Mustang contre des F-84G *Thunderjet*, puis reçoit en 1955 des RF-84F *Thunderflash*, ainsi qu'un troisième escadron, le 3/33 « Moselle ». Chargée en 1956 des missions de reconnaissance sur Suez, la 33^e opère de juillet 1957 à mars 1960 depuis Lahr, en Allemagne. Transférée à Strasbourg, l'escadre va voler sur Mirage III R en 1963, Mirage III RD en 1968 et Mirage F1 CR en 1983, avion qui lui permet de briller pendant la guerre du Golfe. Dissoute en 1993, l'escadre ressuscite une nouvelle fois le 5 septembre 2019 sous le nom de 33^e escadre de surveillance, de reconnaissance et d'attaque (33^e ESRA), chargée de la mise en œuvre des drones Reaper. ■

PHOTOGRAPHIE : GUY-ROBERT / GUY-ROBERT





lucide pour sortir le train d'atterrissage, sinon j'aurais fait immédiatement « son et lumière » ! Mais, dès que tu touches le sol, tu as beau te battre, c'est la machine qui commande. L'avion a roulé d'un bord sur l'autre. J'avais la hantise qu'il prenne feu ou se retourne. Grâce à Dieu, il est resté sur ses pattes et quand il s'est arrêté, c'était comme si rien n'avait existé... Plus d'essence, l'esprit libre, c'était incroyable ! Je suis sorti de l'appareil et un hélicoptère m'a récupéré rapidement. L'observateur qui devait être à bord avec moi m'avait dit avant le départ : « *Moi je ne vole plus, car je pars demain.* » Il a bien fait : des balles ont traversé son siège !

De cette époque héroïque, votre carrière (voir biographie) vous a amené, en 1979, au commandement de la base aérienne 115 d'Orange. Plus de T-6 bricolés, mais les Mirage IV des Forces aériennes stratégiques. Un sacré changement...

Le fait de posséder des armes nucléaires sur une base impose des contraintes importantes. Il faut respecter des normes très strictes de sécurité. Le dépôt-atelier de munitions spéciales, où étaient entreposés les vecteurs et les têtes nucléaires, c'était Fort Knox ! Il était placé sous la surveillance de commandos et de gendarmes du Contrôle gouvernemental chargés de vérifier l'emplacement des armes, leur maintenance et leurs déplacements. Les opérations de maintenance donnaient lieu à de véritables « messes » avec les officiants en tenue spéciale, désignés chacun par un chiffre, et un grand prêtre qui lisait à haute voix la Bible... Il appelait les exécutants à tour de rôle et détaillait l'opération à effectuer. Les consignes étaient répétées par l'exécutant et validées par le superviseur. Quand il fallait déplacer une arme et la sortir du dépôt pour la monter sur un avion, un convoi était constitué. Toute la zone du trajet était bouclée par les commandos et l'activité aérienne suspendue pendant toute la durée du déplacement. Même

Un Mistral est exposé sur la base d'Oran en 1957, avec son arsenal de roquettes et ses munitions de 20 mm. La SNCASE construit 251 de ces monoréacteurs bipoutres. L'appareil au second plan est un P-47 Thunderbolt.

chose quand on ramenait les armes au dépôt. Une base nucléaire impose d'énormes servitudes...

Vous participez aussi aux exercices nationaux de sécurité nucléaire ?

Oui, absolument. Une semaine après ma prise de commandement, j'ai vu arriver de manière inopinée, par avion, une quarantaine de personnes qui venaient tester nos procédures de sécurité nucléaire et évaluer notre aptitude à faire face sur le terrain en cas d'incident ou d'accident. Cet exercice « Mont-séjour » se déroulait tous les deux ans et concernait toutes les installations nucléaires civiles et militaires. Les évaluateurs nous ont soumis un scénario fictif d'accident nucléaire. En l'occurrence, il s'agissait d'un Mirage IV, armé d'une charge nucléaire, qui avait décollé, était sorti de la piste, avait pris feu et libéré des matières radioactives... À partir de cet instant, tout le reste de l'exercice était réel. J'ai pris la direction des opérations et coordonné tous les moyens concernés par un tel accident : spécialistes du CEA, protection civile, gendarmerie, préfecture, etc. La zone impactée dépassait largement le périmètre de la base et englobait plusieurs villages.

Quelle était la procédure en ce cas ?

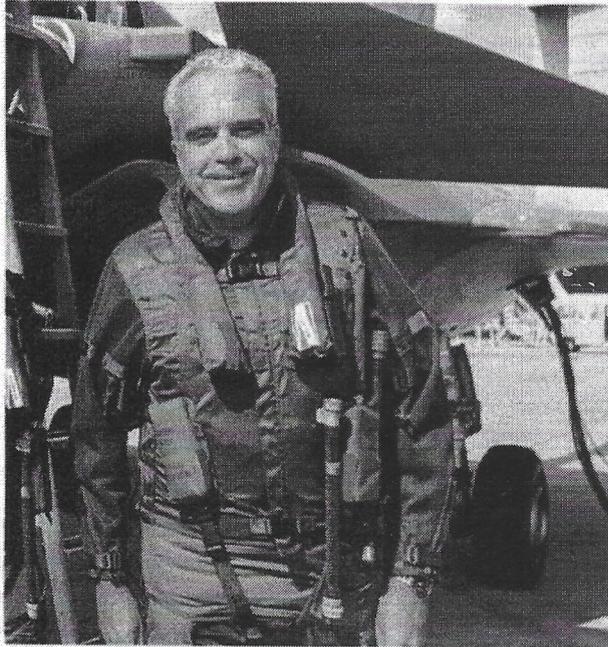
On devait boucler la zone polluée, installer des points de filtrage, distribuer de l'iode, donner des consignes aux maires, etc. Une fois les mesures conservatoires prises, il fallait passer aux opérations de décontamination : se débarrasser des vêtements contaminés qui étaient confinés, doucher le personnel, laver les véhicules et les avions, récupérer et stocker les eaux contaminées, etc. Pour les sols, c'était plus compliqué. La terre pouvait être enfermée dans des containers hermétiques, mais pour le béton, il fallait récupérer les surfaces contaminées et on ne pouvait pas se contenter de balayer. Il nous a fallu trouver 50 tonnes d'une peinture pelable à répandre sur le béton pour emprisonner les poussières polluées, et qu'on aurait ensuite décollée. Pour moi, tout cela était totalement nouveau ! J'ai beaucoup appris et au terme de cet exercice, je me suis vraiment senti commandant de la base.

Nommé chef d'état-major de l'armée de l'Air (CEMAA) en décembre 1991, vous vous engagez dans la voie des réformes. Qu'est-ce qui motive ce grand chantier historique ?

Il fallait une rupture. Le contexte international avait été bouleversé par la dislocation du bloc communiste, et



LE TÉMOIN



la France avait besoin de remodeler son outil de défense et notamment son armée de l'Air. Dès ma prise de fonction, j'ai réuni tous les officiers généraux pour leur présenter les lignes directrices de la politique de modernisation que je comptais conduire et j'ai pointé nos lacunes. En 1991, à peine la moitié de nos unités auraient pu participer honorablement dans le cadre d'une coalition aux opérations dans le Golfe, et aucune unité n'était capable de conduire de nuit des opérations d'attaque au sol avec précision, en dehors des escadrons nucléaires qui étaient spécialisés dans leur mission.

À quoi était due cette situation ?

Au laxisme dans les décisions antérieures, qui n'étaient guidées que par la volar. de maintenir le nombre

mythique de 450 avions de combat. Un dogme ! J'ai décidé de réduire ce volume et de fermer les unités dotées d'avions obsolètes pour accroître les capacités du reste de la flotte. Je me suis fait quelques ennemis... On m'a traité de « fossoyeur de l'armée de l'Air ». Mais j'avais raison. Il fallait amputer, il n'y avait pas d'autre solution. La suite des événements l'a prouvé. Aujourd'hui, la flotte de combat compte un peu plus de 200 appareils, aptes à toutes les missions. Il y avait 110 000 personnes dans l'armée de l'Air en 1991. Aujourd'hui, il y en a 40 000.

Quelles autres réformes avez-vous menées ?

Pour rationaliser le fonctionnement et dégager des ressources, j'ai réorganisé les grands commandements

En 1993, Vincent Lanata, sourire aux lèvres, sort de son premier vol en Rafale. Il a joué un rôle majeur dans la définition de l'avion, dont il a mis sur pied la fiche programme en 1986. L'appareil sera finalement livré en 2006 à l'armée de l'Air.

en supprimant la **FAAC**, devenue un État dans l'État, j'ai réaménagé la carrière des officiers en leur donnant très tôt une formation diversifiée orientée vers leurs futurs postes de direction, j'ai lancé des programmes d'armement et d'équipement visant à accroître les capacités des avions, etc. J'ai aussi choisi des officiers pour m'entourer sans tenir compte de leur spécialité. Auparavant, les chasseurs occupaient les postes les plus importants. J'ai nommé à des postes clés des gens compétents qui étaient ravitailleurs, transporteurs, basiers ou mécaniciens – une révolution qui n'a pas plu à tout le monde, mais qui est désormais une pratique complètement admise.

En matière de flotte, quelles ont été les innovations majeures réalisées sous votre commandement ?

Début 1993, nous avons négocié avec la DGA et les industriels un équipement très sophistiqué permettant le tir de nuit d'armements puissants, avec une précision extraordinaire. Cet équipement, qui faisait cruellement défaut à notre aviation, a été immédiatement engagé avec succès en Bosnie en 1995. Nous avons également acquis le Mirage 2000-5, une version très évoluée du Mirage 2000C, qui a aidé les industriels français à vendre l'appareil à l'étranger, tout en poursuivant le développement du Rafale, dont j'avais mis sur pied la fiche programme en 1986. J'ai eu la possibilité, en septembre 1993, de piloter le prototype B01 et j'ai vraiment été ébloui par la maniabilité, la facilité de pilotage et le confort de cet avion. À cette occasion, j'ai pu constater que tous nos efforts avaient porté leurs fruits. Ce vol a revêtu pour moi une importance symbolique : le chef d'état-major volait sur le futur avion de combat de son armée. Il a marqué aussi l'aboutissement de ma participation à la conception de cet appareil et le point final à ma carrière de pilote d'avions de combat. ■

Créée en 1961, la Force aérienne tactique **(FATAC)** regroupe tous les moyens aériens antiformes offensifs de l'armée de l'Air – avions de reconnaissance, chasseurs-bombardiers classiques et nucléaires préstratégiques, sans oublier des moyens complémentaires (entraînement, transformation, radars, écoutes, transport...).

L'AVIS DE LA RÉDACTION

Des commandes d'un modeste T-6 à celles du Rafale qu'il a aidé à voir le jour, la magnifique carrière de Vincent Lanata a le mérite de rappeler, au-delà de la chasse, l'infinie variété des missions de l'armée de l'Air, dont la reconnaissance, sans laquelle les forces armées seraient aveugles. Elle rappelle également, en filigrane, l'investissement massif de l'armée de l'Air en Algérie, succès militaire qui a inspiré les doctrines aériennes de Counter-insurgency (COIN) développées au Vietnam, en Amérique latine et en Afrique. ■

OSU L. LANATA

POUR EN SAVOIR PLUS

- *Passions. Pour l'honneur de la France*, Vincent Lanata, Olyvia, mai 2024.
- *Batailles aériennes*, Vincent Lanata, Odile Jacob, à paraître (septembre 2024).