André CARBON

HISTOIRES

de la

11ème ESCADRE de CHASSE

Préface de Patrick BAUDRY

A4PM

Le code de la propriété intellectuelle n'autorisant, aux termes de l'article L. 122-5 (2ème et 3ème a.), d'une part, *« que les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective »* et, d'autre part, *« que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple ou d'illustration »*, toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droits ou ayants cause est illicite (art. L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle).

PRÉFACE de Patrick BAUDRY

(Ancien de la 11, et du 1/11)

C'est un grand privilège d'ouvrir ces "Histoires de la 11ème Escadre de Chasse". André CARBON y a rassemblé les témoignages d'anciens qui vont vous ravir, vous toucher et vous émouvoir. C'est donc avec une très vive émotion que j'écris cette préface, car il s'agit de me plonger dans les souvenirs les plus forts de ce que j'ai pu vivre alors, en poursuivant ma passion du vol et ma quête d'absolu.

Lorsque les gens me demandent parfois quels sont mes souvenirs les plus forts, ils pensent évidemment à ceux que j'aurais pu vivre dans l'Espace ! Et ils seraient surpris de m'entendre alors raconter quelques anecdotes de la vie à la 11 ! C'est là que se nichent mes meilleurs souvenirs, souvenirs de passion, de stress et de camaraderie, et, finalement, je dirais tout simplement d'amitié. C'est pour cela que lorsque les moteurs de Discovery se sont allumés deux dizaines d'années plus tard et quatre dizaines de mètres plus bas, je me suis exclamé à la radio : « *Et, à la chasse bordel* ! ».

J'ai omis le "Mort aux cons" traditionnel qui aurait pu… ne pas être compris par tout le monde, mais que je pense encore fortement ! Certes, plus de 3000 tonnes de poussée au cul, c'est autre chose que la PC du F-100, mais cela m'a ramené en un instant à ce moment magique lors de mon premier décollage avec cet "avion d'homme", chaperonné par le vénéré Sayous. Pourquoi vénéré ? Parce qu'il était un ancien de cette onzième escadre que j'avais appelée de tous mes vœux à la fin de l'ETO à Cazaux, et il était mon premier instructeur pour cette transformation qui s'effectuait alors au 3/11.

C'est à la 11 que j'ai pu commencer à mettre en miroir mes rêves et la réalité enivrante d'être pilote de chasse, grâce à Mathuz (diminutif de Mathusalem pour le Capitaine Sayous), et à "ses frères". Rien n'était facile ni gratuit. C'était une autre époque, avec d'autres hommes, d'autres caractères, d'autres méthodes de travail, mais je tiens à souligner le sens du devoir et la passion de ces hommes qui menaient de front au quotidien courage et exploit, même en temps de paix. D'une manière simple et rude, ils m'ont appris que la conquête de la troisième dimension "air-espace" a, dès ses origines, amené l'homme à dépasser ses limites et j'ai commencé là-bas à apprendre à flirter avec les miennes ! Les témoignages de cet ouvrage m'ont ramené à cette époque, où petit PO que j'étais, je participais au premier convoyage de F-100 à Djibouti pour le 4/11. Les quelques mois passés là-bas m'ont aidé à comprendre

le sens du mot "paradis", paradis du pilote, bien sûr ! Je dois dire que je n'ai retrouvé pareille Liberté, Egalité et Fraternité qu'à la Cité des Etoiles, avec mes camarades Cosmonautes soviétiques. C'est un paradoxe, mais c'est ainsi !

L'ouvrage d'André est incroyablement humain, vivant et vrai. Il a su rassembler un extraordinaire foisonnement de détails, d'anecdotes et d'histoires qui nous racontent, comme si nous y étions encore, l'âme d'une Escadre qui fut la nôtre. Dans ces épopées, on ne plaçait pas la vie des individus au premier plan, mais celle de nos avions, de nos équipes, de nos détachements et de nos missions. De nos femmes et de nos chevaux aussi… bien sûr ! A l'heure où tout est galvaudé, où la prise de risque et la recherche de l'excellence sont ignorées, cela redonne leurs lettres de noblesse au dévouement et à l'implication qui sont si nécessaires à notre devenir ainsi qu'à nos idéaux.

Il nous reste, après avoir lu ce livre plein d'humanité, à souhaiter que les chefs futurs de nos armées y puisent l'essence même du courage, de la volonté et de l'abnégation nécessaires au maintien d'une civilisation que nous avons su bâtir et qui souhaite pouvoir continuer à vivre en paix. Qu'ils s'en inspirent, c'est la clef de notre avenir en tant que nation et dans le Monde de demain qui est déjà bien en chemin !

Merci, André, pour cette magnifique Mémoire !

Merci à tous les auteurs de cette compilation !

Et longue vie à la 11 ! Même dissoute, elle est présente dans nos cœurs et nos mémoires.

AVANT PROPOS

Après avoir dirigé le bureau de l'Amicale des anciens de la 11EC fondée en 1997 à la suite de la fermeture du dernier escadron, j'ai ouvert un site dédié à la 11ème Escadre de Chasse où l'on peut trouver plus de 250 articles, rédigés majoritairement par ceux qui ont appartenu à cette unité ; ils sont constitués de récits de missions, d'anecdotes, de portraits…

Un des problèmes majeurs d'un site Internet est celui de sa pérennité : lorsque son administrateur arrête, le site disparait. Il aurait été dommage de perdre tous ces souvenirs, et la meilleure façon de les conserver a été d'en mettre une partie par écrit et de sortir un livre à partir d'une compilation de ces 250 articles.

Ce n'est donc pas l'histoire de la 11EC avec un grand "H" qui vous est proposée, mais une série de témoignages de ceux qui y ont vécu et qui sont écrits avec leur style propre. Toutes les périodes ne sont pas couvertes de la même manière puisqu'étant tributaire de la bonne volonté de ceux qui ont accepté de rédiger un temps fort, un fait marquant, voire drôle de la période pendant laquelle ils ont été affectés à la 11EC.

La version de ce livre peut ne pas être définitive si à sa lecture, certains anciens de la 11EC voulaient bien prendre leur plume et ajouter un chapitre et l'envoyer à l'adresse suivante : livre11ec@gmail.com.

LA VIE À LA 11 EC

Compte tenu de la spécificité de la mission "CAFI" (Composante Air des Forces d'Intervention), la 11EC a toujours été une escadre un peu particulière. Le F-100 puis le Jaguar étaient les seuls avions de la FATac (Force Aérienne Tactique) à posséder la capacité ravitaillement en vol et par conséquence à effectuer des missions longues.

Les mécanos n'étaient pas en reste puisqu'il fallait anticiper et préparer les projections de plusieurs avions, et puis, et surtout se débrouiller sur place avec le peu de moyens techniques emportés.

Cette partie raconte les missions de l'escadre, la vie à la 11EC, ses particularités, quelques temps forts...

Être chasseur bombardier aujourd'hui. 1/2

Par le Capitaine Michel CROCI, Commandant d'escadrille à l'EC 4/11, mort aux commandes de son appareil lors de l'opération MANTA, à TORODUM (TCHAD).

Le pilote ; 1ère partie. Article écrit en 1983

Le paysage défile très vite à 25O m/seconde et à environ 200 pieds d'altitude. Les détails s'estompent : une route, une rivière, un coin de forêt à peine entrevu, le repère est déjà dépassé. Il faut regarder partout : devant, derrière, sur les côtés, en bas, en haut car la chasse ennemie est active dans le secteur sans compter tous les missiles sol/air et la DCA légère équipant les troupes au sol.

Le chronomètre défile : 3O secondes... 2O secondes... voilà le point de repère choisi lors de la préparation de la mission. Top verticale. Maintenant il faut tenir le cap. Encore une colline à passer et apparaît, là-bas au fond de la vallée, une usine. L'objectif qu'il faut détruire. Encore quelques secondes pendant lesquelles les pilotes stabilisent l'épée (repère du viseur) sur l'objectif. Dès le tir effectué, libérés de leur charge, les post combustion allumées, les avions basculent et rejoignent très vite la proximité du sol alors que se déchaîne toute l'artillerie sol/air des environs. Tout est réflexe, instinctif, chaque fraction de seconde compte. Il n'est plus question de regarder dans la cabine pour voir si "la bille est au milieu". Tout ce qui a été acquis à l'entraînement, parfois pendant des heures, va décider ici, en un instant de la réussite ou de l'échec de la mission. Utopie ! Non, simplement une possibilité, mais peut-être que dans la réalité cela ne sera pas aussi facile et tous les pilotes de chasseur-bombardier en sont parfaitement conscients. Aussi l'entraînement n'est-il pas un vain mot, tous s'y adonnent avec ferveur et n'espèrent qu'une seule chose : être à la hauteur, mais ne pas avoir à le démontrer. Au fait, quel est le travail d'un pilote de chasseur bombardier ? Que fait-il donc cet inconnu pendant toute sa carrière, comment est-il fait et où peut-on le trouver ? Vous en avez sûrement croisé dans la rue, mais vous ne l'avez pas reconnu parce que finalement c'est un homme comme tout le monde qui aime son métier, y sacrifie beaucoup de choses et de temps, mais ne voudrait pour rien au monde en changer. Prenons un jeune pilote sortant d'école et arrivant dans un escadron de chasse pour la première fois. Appelons-le : Jean. Il vient de passer un bon nombre de mois pour emmagasiner le contenu de nombreux bouquins et effectuer environ 3OO heures de vol. Il a appris à piloter un avion sans avoir "le nez dans la cabine", faire un peu de voltige, poser un avion de nuit, voler aux instruments dans les nuages (VSV), tenir sa place en patrouille serrée, naviguer en haute altitude (HA) et en très

basse altitude (TBA). Il a également touché du doigt la formation de combat et fait "parler la poudre" en Air/Air et Air/Sol. Maintenant notre ami Jean connaît aussi son avion d'armes (tout au moins en théorie) puisque la transformation initiale se fait dans un escadron spécialisé.

Un beau matin, l'allure fière et avantageuse, coupe de cheveux réglementaire et en grand uniforme, notre jeune premier débarque dans SON ESCADRON. Au secrétariat, il dépose ses pièces matricules et demande à être reçu par le commandant, un peu surpris malgré tout par les bribes de conversation qu'il peut entendre çà et là et qui tendraient à prouver que le chef serait plutôt « vache", son second "pas terrible", la mécanique « peu sûre » et que l'escadron tiendrait ses traditions d'un établissement réputé de Cayenne et non des Glorieux Anciens qui firent la Grande Guerre. Jean commence à se poser des questions : tout ce qu'il peut entendre "par hasard" le laisse très perplexe. Le chef étant très occupé, il a le temps de méditer. Enfin, il est introduit dans le sanctuaire : présentation réglementaire, un mot de bienvenue du patron qui lui pose une ou deux questions anodines :

— *« Faites-vous de la planche à voile ?*
— *Oui, mon Commandant*.
— *C'est pour cela que vous avez demandé à être muté dans MON ESCADRON ?*
— *Euh... ben, non... mon Commandant ».*

Et la machine est lancée. Notre homme si fier tout à l'heure courbe l'échine sous la vindicte supérieurement hiérarchique et se voit accablé de tous les maux de la terre et du ciel.

Il se retrouve dans le couloir ne sachant plus que penser. Joie ! Voilà un pilote sympa, vieux militaire qui se propose de lui faire l'honneur de cette p…. de boîte où l'on ne sait pas rire (ça, il s'en est aperçu !) et où l'on est plus souvent en déplacement ou de service qu'à la maison (grimace de la fiancée). Jean croise des gens "très occupés" au regard condescendant, soupçonneux, voire un peu louche. Voilà même un soldat du contingent, râleur à souhait et un vieil adjudant-chef mécano qui refuse de dépanner un avion parce que les pilotes ne veulent pas l'aider à "tomber" un réacteur. Où va-t-on ? Là, le doute s'insinue dans l'esprit de notre jeune chevalier du ciel. Et si tout était faux. Oui bien sûr... Tout ou seulement un peu... Cruel dilemme qui restera ancré dans sa tête toute la journée. Ce lieutenant affable est-il ainsi d'ordinaire ? Ce commandant d'escadrille que tout le monde a l'air de détester, est-ce la vérité ? La visite faite dans les différents services de la mécanique n'apaisera pas ses tourments, au

contraire. En prime, il se retrouve avec une chaussure peinte en rouge. Mais où est-ce arrivé ? Et cette poudre dans la casquette qui le blanchit généreusement lorsqu'il la met sur sa tête pour aller au bureau du colonel à qui il doit être présenté ? Même, et surtout, autour du pot de bienvenue traditionnel qui lui est offert après la fin du travail, Jean ne sait plus du tout s'il a envie d'être là, d'être pilote ou garde-barrière... qu'a-t-il fait pour mériter cela ?

Après une nuit plus ou moins agitée, la deuxième journée commence plutôt mal. En effet, le soldat d'hier est maintenant lieutenant, le commandant est adjudant-chef mécano, le vieux mécano est commandant... Mais non, il ne rêve pas, tout le monde a le sourire et même le fou rire avec la tête qu'il doit faire en ce moment. C'est mieux ainsi, tout est à sa place maintenant, le vrai travail peut commencer. Jean entre aussitôt en phase d'instruction (encore) et il va entamer sa progression de pilote de combat. Le pilotage pur, le vol sans visibilité, le vol de nuit sont maintenant des choses acquises qui se développeront et s'entretiendront au cours de tous ses vols à venir. L'aboutissement, le but de tout cet entraînement sera d'aller délivrer un armement donné sur un objectif donné avec le maximum de réussite et dans les meilleures conditions possibles. C'est là la finalité de toutes les missions d'assaut. Après un ou deux vols pour se familiariser avec son terrain et ceux des environs où il peut être dérouté en cas d'aggravation de la météo, il se retrouve très vite dans le vif du sujet. Il faut maintenant naviguer en très basse altitude ou en profil "haut-bas-haut" (HBH), à une altitude de 500 pieds (150 m) et une vitesse d'environ 400 kt (720 km/h ou 200 *m/s)* avec des repères de plus en plus petits. Il doit rester au plus près du trajet tracé sur la carte et respecter son "timing" à plus ou moins 10 secondes (minutage de la navigation). Les agglomérations, aéro-clubs, zones d'aérodromes, élevages divers, zones réglementées, interdites, dangereuses... sont autant de pièges qu'il faut éviter.

La sécurité doit être en permanence un de ses soucis majeurs. C'est regarder continuellement dehors pour éviter une collision possible avec un autre aéronef ; savoir faire demi-tour à temps quand la météo se dégrade ; savoir résorber une panne mécanique en vol ou tout au moins adopter les bonnes mesures pour se poser en toute sécurité. Pour cela, il ne volera jamais seul pendant cette période. Il aura toujours "sur le dos" un leader qui contrôlera son travail en vol, lui annoncera des pannes fictives pour lui apprendre à bien réagir, le déroutera volontairement de son trajet pour lui apprendre à naviguer en impromptu, sans préparation. Toujours accompagné, il va commencer l'apprentissage de l'attaque au sol. Cela commence par le tableau noir, puis sur

une carte par le choix du meilleur axe d'attaque en fonction de l'objectif (pont, tunnel, gare, usine, écluse, aérodrome, etc...), du relief, du soleil, des points caractéristiques au sol et évidemment en fonction de l'armement (canon, roquette, bombe lisse ou freinée). Il faut aussi calculer les éléments de tir : vitesse, angle de piqué, distance de tir, hausse, éléments pour le calculateur de tir. En un mot : il apprend la mise en œuvre du système d'armes de son avion au sol et en vol. Toutes ses attaques seront enregistrées par la caméra de restitution qui filme au travers du viseur ; le film sera visionné et "débriefé" avec le leader au retour de chaque mission. Notre jeune pilote apprend donc à se servir de son avion comme il doit être utilisé : UN VECTEUR POUR DÉLIVRER UN ARMEMENT SUR UN OBJECTIF. Il doit pouvoir analyser correctement les pannes mécaniques en vol, adopter les mesures prévues et au retour du vol, restituer ses ennuis à "la Mécanique" qui se chargera du dépannage. Parallèlement à toutes ces missions, il effectue des vols en équipier où on lui demandera seulement de tenir sa place, de "mordre le coussin" que ce soit en manœuvre basse altitude, en poursuite ou en mission de combat en moyenne altitude. Il va apprendre (encore et toujours) à connaître les marges de manœuvre de son avion et les limites à ne pas dépasser, soit en monoplace, soit en biplace, avec un ancien en place arrière. En solo, il effectuera seulement deux types de mission : la voltige et des vols d'entraînement au VSV. Il faut ajouter à tout- cela, le tir Air/Sol au canon, à la bombe et à la roquette. Les premières missions seront du tir fictif et après restitution des films pour contrôler la présentation sur les cibles, Jean va commencer le tir de munitions d'exercices (inertes) sur l'un des champs de tir réservés à cet effet. Chaque pilote fera régulièrement des tirs pendant toute sa carrière. Périodiquement, il fera une campagne de tir Air/Air. À cette occasion, tout l'escadron se déplace vers Cazaux ; la mission unique pendant cette période sera le tir. Notre pilote va donc se retrouver sur cette base qu'il connaît déjà pour y avoir séjourné au cours de sa progression. Il va effectuer du tir Air/Air sur panneau en ligne droite (la restitution se faisant au sol en comptant les trous faits par les obus colorés armant les avions) et sur cible acoustique (restitution instantanée) en virage d'abord et, plus tard, évolutive. À la fin de cette phase d'instruction, Jean va se voir décerner la licence de Pilote de combat opérationnel (PCO) après plusieurs tests en vol et au sol. Il est maintenant apte à effectuer, seul, la mission de son escadron : l'assaut conventionnel. Il va pouvoir faire des vols en solo : c'est un moment qui compte, surtout le premier vol où l'on part pour une "Nav TBA", un tir au sol ou même un ravitaillement en vol sans avoir un ancien derrière pour "chouffer". Oui, le

ravitaillement en vol ; c'est en effet à ce moment-là que s'effectue la transformation à cette nouvelle technique. C'est là une discipline inconnue de Jean, sauf par ouï-dire auprès des anciens. Il va s'apercevoir que si la technique vient très vite et si le ravitaillement en vol est relativement aisé par beau temps, ce n'est jamais gagné d'avance. Il faut à chaque fois en être conscient, sous peine de faire une "fausse-queue" - et ce n'est là qu'un moindre mal -, mais qui n'en a pas fait !

Il faut vaincre l'appréhension du contact en vol de deux avions par le panier et la perche interposés. C'est le premier contact qui au départ, rend nerveux et fait crisper la main sur le manche, ce qui entraîne automatiquement des corrections aux commandes trop fortes alors qu'il faut agir en permanence avec souplesse pour pouvoir contrôler la trajectoire de son avion... au centimètre près. Pas d'innovation ; il n'y a qu'une méthode (elle marche bien) et il faut savoir y revenir si l'on s'en écarte ; en un mot : Jean doit, ici comme en toutes circonstances, agir avec rigueur et se "botter les fesses" pour "enquiller" dans de bonnes conditions. À sa première mission, en vingt minutes derrière le C-135 F, il a fait de nombreux contacts (et de bons) et revient tout guilleret à l'escadron, conscient de son exploit (il n'a pas vu le petit sourire amusé du moniteur). Aussi à sa deuxième mission il part tout confiant. En 20 minutes cette fois, il a réussi à faire péniblement un contact et un certain nombre de "fausse-queues". Le retour est moins triomphant, pourtant il s'est donné du mal ; il suffit de voir les traces de sueur qui maculent encore son visage et ses traits tirés par la tension nerveuse pour le comprendre. Heureusement, son moniteur (le brave) va lui expliquer tout cela au débriefing, ce sera très court : c'est normal, tout le monde y est passé et pour tous il y a une mission où "ça ne marche pas" (généralement après une bonne). En effet, méthodique et rigoureux notre ami termine sa transformation sans problème. Tantôt en équipier tantôt en solo ou en numéro 1 d'une patrouille de deux avions, il va mûrir et participer à toutes les missions de l'escadron et acquérir une expérience indispensable pour la suite de sa progression. Après cette période de "vieillissement", il va se retrouver une fois de plus sur le "banc de l'école". Maintenant il lui faut apprendre à s'occuper d'un équipier, à conduire une patrouille de deux avions en assaut alors que la difficulté de ses objectifs à traiter augmente. En même temps, il va découvrir d'autres disciplines qu'il n'avait fait qu'effleurer en tant qu'équipier. Jean va toucher un peu à tout : interception en très basse altitude d'un raid, à l'aide du calculateur ou sur une simple information de cap à un point de passage (figurant un guet à vue) et aussi un peu avec "son nez", interception avec combat en

moyenne altitude où il va pouvoir "remuer" son avion. Ce sera également l'appui-feu en coopération avec l'armée de terre, c'est-à-dire l'attaque d'objectifs au sol (véhicules, troupes, matériel militaire...) aux ordres d'un spécialiste, lui-même sur le terrain, qui va lui désigner le but à traiter. Là encore, deux méthodes : soit classique, c'est l'officier de guidage terre l'OGT qui construit l'attaque ; Jean "plotte" l'objectif sur sa carte à grande échelle (et découvre comment on pilote en tenant le manche entre ses genoux) et suit les indications données pour se présenter au point de cabré. Soit à l'aide du calculateur de navigation pour arriver au même point, mais cette fois-ci en se débrouillant seul pour arriver au bon endroit.

Dans les deux cas, il est "pris à vue" par l'OGT (officier de guidage terre) pour l'ultime guidage en finale pour « détruire » le camion au coin du bois. Facile ! Un rapide calcul permet de lever le doute. Prenons par exemple une passe canon où la distance de tir est la plus courte (1000 mètres) : au point haut de son cabré Jean dispose - à une vitesse moyenne de 200 m/s - d'une douzaine de secondes pour découvrir l'objectif, l'identifier, stabiliser sa visée et tirer, douze petites secondes, c'est tout. De plus, essayez de vous représenter la taille d'un camion vu à 3000 mètres... C'est déjà beaucoup moins évident. Nouvelle discipline également : la reconnaissance tactique. Jean participe à une recherche plus concrète du renseignement à l'aide de la caméra panoramique de bord (OMERA 40) et aussi "à la vue", les deux méthodes étant intimement liées. Le renseignement est primordial et fait partie intégrante de toutes les missions. Il apprend où et quoi regarder, à se servir de sa caméra et surtout à restituer au retour de mission tout ce qu'il a vu avant d'exploiter son film avec le concours de l'officier de renseignement (OR). On lui demande donc d'être un spécialiste en attaque au sol, mais aussi de savoir-faire du combat (pour éventuellement se défendre), de rechercher le renseignement en ayant avec lui un équipier. Il devient responsable de la patrouille, c'est à lui qu'incombent toutes les décisions en particulier sur le déroutement du vol en fonction des ordres de départ, de la météo rencontrée en vol, des pannes éventuelles pouvant affecter l'un des avions et des règlements du temps de paix qui lui imposent un cadre qu'il ne peut pas franchir. Il doit en permanence concilier sécurité et efficacité... et le choix n'est pas toujours simple. Tout ceci sera sanctionné par la licence de sous-chef de patrouille.

La suite est simple : c'est l'entraînement et le perfectionnement dans toutes les disciplines à son profit et une chose nouvelle, l'instruction des jeunes pilotes. Il va devoir restituer de son mieux au jeune PIM qui est avec lui (et qu'il a été, s'en

souvient-il ! !) tout ce qu'il a appris, toute son expérience et son savoir. En plus, durant toute sa carrière, son menu quotidien est fait d'instruction au sol : briefing sur une partie de l'avion, sur la sécurité des vols, la "recognition" (avions et matériels au sol), la réglementation aérienne, la circulation aérienne, etc.… l'activité aérienne (avec préparation, briefing, vol, débriefing) et aussi de travail plus terre-à-terre. Chaque pilote a une tâche annexe comme officier de tir, mise à jour de la documentation opérationnelle, des cartes de navigation, etc... Le sport aussi fait partie de la vie d'un pilote et il le pratiquera pour son hygiène personnelle, mais aussi pour conserver la forme. Ce n'est pas une vue de l'esprit, mais bien une nécessité. La fatigue due aux vols est de deux sortes :

— physique bien sûr, car les "g" sont vite pris et s'ils sont encaissés sans broncher il y a fatigue musculaire ;

— nerveuse et c'est certainement la plus insidieuse ; pour une mission "pointue", la tension nerveuse est présente durant tout le vol et si un pilote se relaxe un peu après un vol, vous pouvez être certain que ce n'est pas par fainéantise.

Certaines missions sont plus fatigantes aussi du fait de l'équipement particulier ; comme ces combinaisons étanches pour le survol maritime qui sont des petits saunas individuels et portatifs. Bien sûr, Jean a aussi des examens au sol à préparer qui portent sur la météo, la circulation aérienne, la guerre électronique, le NBC, l'appui-feu et aussi la connaissance de la langue anglaise. Notre pilote a donc de quoi s'occuper, sans oublier les vols de nuit (très tardifs à la belle saison), les manœuvres nationales qui demandent une très grande disponibilité, les manœuvres et exercices particuliers en coopération avec l'Armée de Terre ou la Marine et même avec les armées de l'air étrangères, la pratique régulière du simulateur de vols et les exigences du métier de militaire (tours de service, permanence...) : voilà de quoi varier le menu et agrémenter quelques soirées et week-end. Après avoir bien "vieilli", il se retrouve une fois de plus sur le "banc de l'école" pour la qualification supérieure. Pour cela il aura la responsabilité d'une patrouille de quatre avions et son entraînement portera sur toutes les disciplines déjà citées ; le cadre des missions sera beaucoup plus complexe. Il devra faire la preuve de sa compétence et de son efficacité, de son esprit de jugement et de décision. La sanction en sera l'attribution de la licence de chef de patrouille. Pendant toute sa carrière, le pilote de chasse est un "potache". Il a toujours quelque chose à apprendre et chaque mission est une remise en cause de son savoir, de son expérience. Aucun pilote n'est à l'abri de se "bâcher" au cours d'un vol. Maintenant Jean est un "vieux briscard" et son

expérience sera précieuse au sein de l'escadron. Ce petit tour d'horizon sans prétention serait totalement incomplet si nous ne parlions pas d'une race obscure, travaillant sans compter les heures pour "sortir" les avions nécessaires à l'accomplissement des vols, je veux parler de « la Mécanique » avec un grand "M". Sous le terme de "la Mécanique" sont regroupés tous les spécialistes indispensables pour la mise en œuvre, le dépannage et l'entretien des avions. La complexité des avions modernes a nécessité ce cloisonnage en spécialités. En effet cette machine que l'on peut voir sur le parking où en vol renferme dans ses flancs le dernier cri de la technologie que ce soit en électronique, en motorisation (le réacteur est très simple par son principe, mais très élaboré dans sa conception mécanique), en mécanique (commande de vol, train, volets), en équipements de survie (siège éjectable, parachute). C'est pourquoi, sous les ordres d'un officier et de son adjoint, la mécanique se compose d'un certain nombre de "services" : piste (mise en œuvre des avions), système de navigation armement SNA (électronique), électricité, sécurité sauvetage, armement, etc... Chacun dans sa spécialité reçoit une formation très poussée et continue. Le travail peut se résumer en trois expressions : mise en œuvre des avions, dépannage et entretien. La mise en œuvre consiste en la vérification du bon fonctionnement des différents systèmes de l'avion, le remplissage des différents réservoirs (kérosène, huile moteur, hydraulique) et le chargement des avions (montage et démontage des pylônes, bidons supplémentaires, lances roquettes, armement des canons, etc…). Dès le retour au parking, ces mêmes spécialistes vérifieront l'avion même si le pilote n'a signalé aucune panne, avant de le passer "dispo" pour le vol suivant. Si une panne est signalée au retour de mission, le dépannage est aussitôt entrepris. Cela commence par une discussion avec le pilote pour essayer de cerner au plus près l'organe défectueux (symptôme, action du pilote et résultats) ; la pièce ou l'appareil incriminé est démonté et changé puis son fonctionnement vérifié selon des procédures bien établies. Rien n'est laissé au hasard. Un écrou mal serré, une vis oubliée dans l'avion peuvent être à l'origine d'une catastrophe. C'est un travail qui demande compétence, rigueur et méthode. Un dépannage peut durer de quelques minutes à plusieurs jours. Si l'avion fait défaut, le travail sera poursuivi quel que soit l'heure de la journée et parfois de la nuit. De même la mise en œuvre des avions sera faite quel que soit le temps : froid, pluie, glace, soleil n'arrêtent pas pour autant le travail. L'entretien des avions comporte la révision systématique des différents organes.

Les heures de vol de chaque avion sont comptées et périodiquement toutes les 25 heures, 50 heures... de vol des vérifications sont faites suivant un programme bien défini. Certaines pièces sont changées à priori en fonction de leur vieillissement. Plus les avions accumulent les heures de vol et plus les visites seront approfondies, d'où la nécessité d'établir un calendrier pour échelonner et le travail des mécaniciens et la "dispo max" de la flotte aérienne. Bien évidemment, le mécanicien n'échappe pas aux impératifs militaires : lui aussi prendra les mêmes tours de service que le fourrier ou le secrétaire. Comme l'a dit un officier mécanicien pour un reportage effectué par FR3 : "chacun dans sa spécialité est fier d'effectuer le travail qui lui incombe". J'ajouterai que lorsque le pilote part en vol, il ne se pose pas de question sur la qualité du travail effectué par sa Mécanique : il lui fait totalement confiance.

Pilote de Jaguar

Être chasseur bombardier aujourd'hui. 2/2

La mission d'attaque au sol ; article écrit en 1983

Après avoir vu très rapidement comment Jean est devenu un pilote de chasseur-bombardier, nous allons le suivre pendant un vol d'entraînement. Il occupe la position de numéro 3 au sein d'une patrouille de quatre avions. Le commandant d'escadrille prépare les heures de vol ; quatre pilotes sont désignés pour effectuer la mission. Le profil en est le suivant : décollage, trajet TBA, attaque d'une usine, montée HA suivie d'un ravitaillement, descente en TBA, un point de "reco" suivi d'un tir au canon, retour TBA vers le terrain et atterrissage.

Préparation : l'officier de renseignement sort les cartes à grande échelle et "plotte" les objectifs.

Premier point : attaque d'une usine. En fonction de la photo de l'objectif, du relief, de l'orientation et du type de construction, le leader décide d'attaquer à la roquette. Tracé de l'axe d'attaque, de l'approche jusqu'au point cabré et du trajet du point de départ vers le point d'acquisition ; le N° 2 calcule les éléments de tir ; Jean calcule le temps et le pétrole restant après l'attaque ; le N° 4 se charge des plaquettes pour le calculateur de navigation. Tous ces éléments sont rassemblés et le leader prévoit sa montée en altitude pour rejoindre le C-135F qui sera sur son axe, puis la descente pour son objectif de reconnaissance.

Deuxième point : reco tactique, c'est une gare. L'axe d'approche est décidé en fonction de la forme de l'objectif, du soleil et de l'axe de prise de vue de la caméra. Tracé de l'arrivée sur le point d'acquisition et vers le champ de tir ainsi que du champ de tir vers la base. Calcul du temps, du pétrole consommé, du pétrole minimum pour faire la mission, choix des déroutements éventuels. Les quatre pilotes reportent tous ces renseignements sur leur carte.

Briefing : effectué par le leader. Rappel de la configuration des avions, de l'armement emporté, de la météo sur le trajet. Énoncé du déroulement de la mission : décollage, rassemblement, type de formation, passage des lignes (position, heure).

Attaque du premier objectif. Méthode, éléments de tir, ordre d'attaque. Rassemblement de la patrouille. Ensuite la montée sous contrôle radar, la jonction avec le ravitailleur (point, heure). Rappel des consignes de RVT (ravitaillement), du pétrole à prendre, du dégagement, la descente à vue ou sous contrôle radar, la navigation très basse altitude, le point de reco, formation, position des équipiers, renseignements à rechercher. Navigation vers le champ de tir : éléments de tir, désignation de la cible, consignes de tir. Retour au

terrain, formation, break, atterrissage. Les points particuliers : activité de la chasse "ennemie" dans les lignes (une autre patrouille de l'escadron) et conduite à tenir en cas d'interception

- les fréquences radio.
- les pannes (conduite à tenir)
- la sécurité : météo, pétrole, déroutement, etc...

« *Le décollage aura lieu à 14 H 31, contact radio avant la mise en route à 14 H 15, il est maintenant 13 heures 55 minutes 4O secondes, avez-vous des questions ? Pas de questions ? »*

Chacun sait ce qu'il a à faire. Il reste une dizaine de minutes pour se préparer. Pour ce vol nous monterons dans l'avion du n° 3. Après avoir revêtu le pantalon anti-g, ramassé la "doc", signé les ordres de vol et mis le "chapeau électrique" sous le bras : nous voilà en piste. Prise en compte de l'avion, signature de la forme... direction le parking. Le tour de l'avion est effectué avec le mécanicien vérification et état des roues, freins, différentes sondes, entrées d'air, volets, tuyères des moteurs et différents manomètres... tout est OK. Six échelons à monter et nous voilà dans la cabine, rangement des cartes, un coup d'œil rapide : tout est en place. Frein de parking mis, brêlage du pilote avec l'aide du mécano. Sécurités siège et cabine enlevées, le mécanicien redescend l'échelle après avoir fermé la verrière. Batterie branchée, vérification de toutes les lampes et instruments divers, "ça baigne". Contact radio avec le leader. C'est bon pour la mise en route. Un signe au mécano et lancement du micro turbo. Mise en route du moteur droit puis du gauche, manœuvre des volets et aérofreins (AF) ; vérification de tous les instruments. Le leader demande le roulage et les quatre avions avancent en file indienne sur le taxiway jusqu'à l'entrée de piste.

Nous sommes "clairs" pour le décollage. Les avions avancent sur la piste et s'arrêtent côte à côte. Plein gaz sur signe du leader. Après quelques secondes pour vérifier les instruments moteurs, le n°1 allume les PC et lâche les freins, imité dix secondes après par le n° 2 et à son tour Jean, les deux manettes en avant, allume les PC (post combustion) - compte tours et températures tuyères OK - lâche les freins vingt secondes derrière le n° 1. L'avion s'élance sur la piste, contrôle de l'axe à la direction, coup d'œil au badin - 100 kt - les moteurs O.K. L'attention est partagée entre ce qui se passe dehors, le chrono et le badin pour contrôler l'accélération - 18 secondes le badin à 140 kt, c'est bon - 165 kt il tire sur le manche pour prendre 20° d'assiette, l'avion quitte le sol, train et volets

rentrés, il garde la pente de montée pour ne pas gêner le n°4 par le souffle des moteurs.
À 1000 pieds en vol horizontal, les PC coupées à 300 kt. Le leader entame son virage ; Jean coupe à l'intérieur pour venir rapidement en place... voilà. Ça y est. De front avec le n°1 a environ 1500 m ; les n°2 et n°4 à 200 m des n°1 et n°3 et en retrait. Prise de cap de navigation en descendant vers 500 pieds et accélération à 420 kt. Le temps est correct, bonne "visi" et plafond vers 2000 pieds par 5/8 de cumulus avec des grains épars. Coup d'œil au chrono, à la carte, dehors... nous sommes sur le trait avec 10 secondes d'avance sur le timing. Les quatre avions sont en place et la campagne défile à environ 200 m/s. Pour l'instant, c'est calme et tout le monde regarde dehors, derrière, sur le côté, devant, c'est là que se trouve le vrai danger : un avion vu trop tardivement, un évitement impossible et cela peut être la catastrophe. L'horizon s'assombrit devant, un grain nous barre la route. Petite hésitation du leader, on distingue la ligne d'horizon derrière le rideau de pluie… ça passe. Les quatre avions s'engouffrent sous cette douche aussi sévère que rapide. Les gouttes d'eau font un bruit de tambour et puis soudain c'est fini, le ciel est dégagé devant... enfin, pour quelques minutes. En effet, là-bas c'est noir, vraiment noir, et là, il n'est plus question de passer au travers, la visibilité sera pratiquement nulle. Ordre bref du leader : il décide de contourner l'obstacle par la gauche ; formation en colonne pour les deux patrouilles légères, les n°2 et n°4 se sont rapprochés sensiblement simultanément accélération à 450 kt. Car ce détour va nous faire prendre du retard. Sur la droite défile un mur de pluie surmonté d'un splendide "cunimb" boursouflé à souhait et bien qu'assez loin nous en ressentons les turbulences, ça "tabasse" pas mal. Après ce crochet sur la gauche, nous voilà revenus sur la route. Une vallée se profile à l'horizon, elle marque la frontière fictive entre forces amies et ennemies : "les lignes". Nous y passerons au point prévu avec 30 secondes de retard.
Simultanément dans les quatre cabines, quatre mains sélectionnent les "bîtards" de l'armement (fictif) et affichent les éléments de tir. Maintenant il faut en plus se garder de la chasse ennemie ; elle peut surgir à tout moment (sous la forme d'une deuxième patrouille de l'escadron décollée un peu plus tôt). Les têtes des n°2 et n°4 sont montées sur roulement à billes. Le leader fait sa navigation et regarde dans le secteur avant. Jean surveille la Nav (au cas où) et regarde devant et sur les côtés.

— « *Chasseurs à 10 heures menaçants à trois nautiques ».* La réponse du n°1 est instantanée *:*

— *« Plein gaz. Contre à gauche ! »*

Les manettes en avant, pied et gauchissement à gauche, nous voilà vers 80° d'inclinaison et action sur le manche, les quatre avions virent ensemble alors que les épaules se tassent, que les mains sont lourdes sous l'accélération de 5 g qui nous plaque au siège. La patrouille effectue environ 90° de virage et nous croisons les deux "fighters" à 180°. Aussitôt nous repartons en virage à droite, même ordre, même motif. Nous déroulons au cap de navigation chacun reprend sa place, l'interception est finie. Les chasseurs se sont présentés un peu avant et ont été mis dans le "vent". En temps de paix, on s'arrête là. En temps de guerre, ce serait une autre histoire...

Ah ! Nous ne sommes plus sur le trait. Le leader a décidé de couper un peu sur le trajet prévu pour rattraper le retard occasionné par les différentes manœuvres. Coup d'œil au pétrole restant, aux instruments moteurs : tout va bien. Le calculateur indique une distance restante de 7 nautiques sur le point initial. Encore une minute. Nous sommes revenus sur le trait. L'initial (un confluent de rivières) est là. Changement de carte, le choix des repères également. Il faut "pinailler" pour arriver au bon endroit pour l'attaque ; plus que 30 secondes le point de cabré (un coin de forêt) arrive très vite. À l'imitation, les quatre avions montent ; déjà le n°1 renverse à droite sur le cap d'attaque suivi des autres avions. L'objectif est là : une usine blottie entre une petite rivière et une colline. Jean amène le repère du viseur sur la grande bâtisse. Une pression du doigt, la télémétrie s'inscrit dans le viseur ; 3000 m... 2500 m... 2300 m... 2200 m... 2100 m... 2000 m.... pression sur le bouton du manche qui libérerait les roquettes si... ressource (pardon pour les g), dégagement (coup d'œil au chrono, l'attaque s'est faite à l'heure prévue) et Jean coupe à l'intérieur du virage pour rassembler.

— *Check pétrole*

C'est bon pour tout le monde. Maintenant nous volons vers le point de montée prévu dans le plan de vol (déjà 45 minutes de passées). Changement de fréquence radio et contact avec le radar. La couche nuageuse est maintenant uniforme, les numéros 2 et 4 sont déjà en patrouille serrée sur le 1 et le 3 qui s'est mis en formation "snake" (30 secondes de retrait sur la patrouille guide) et la montée commence. Sans transition, nous voilà dans la purée ; Jean se concentre donc sur les instruments en pilotant "souple" pour que le n°4 en patrouille serrée ne soit pas trop gêné. Les nuages sont si denses que l'équipier est pratiquement invisible par moment. Il "s'accroche bien". Les nuages, toujours aussi épais, deviennent plus lumineux et en passant vers 15.000 pieds

nous nous retrouvons en ciel clair. Le soleil fait mal aux yeux. Le temps d'accommoder et le "visuel" est pris sur le 1 et 2 qui sont 6 km devant. Nous poursuivons la montée vers 25.000 pieds et la patrouille se rassemble à l'occasion d'un virage. Manipulations du calculateur pour avoir la position du point de rendez-vous. Nous sommes sur la bonne route. Cette petite navigation en altitude permet de relaxer un peu et de faire un tour complet de toute la cabine, ranger les cartes et se préparer pour le ravitaillement. Changement de fréquence et contact avec le C-135 F qui annonce quelques cirrus sur les axes. Le point de rendez-vous approche et c'est le n° 2 qui a le visuel le premier à 15 nautiques. Nous sommes en face à face et, profitant du virage de la "citerne", la patrouille vient se mettre en place à droite du C-135 F. Une fois stable au cap, le "boomer" descend le panier alors que le n° 1 sort sa perche. Commence alors le petit ballet. Les n° 1 et 2 font le plein de carburant. Cela va être à nous – dernières vérifications - oxygène sur 100 %, visière baissée, une action sur un bouton et la perche apparaît sur l'avant-droit. Pendant ce temps, Jean doit trimer l'avion alors qu'un léger sifflement se fait entendre dû à la perche... voilà, elle est verrouillée. Le n°2 a terminé et commence à reculer, dernière touche au compensateur ("trim"), l'avion doit voler seul sans bouger. C'est à nous : translation à gauche pour se mettre dans l'axe du Boeing et légèrement dessous, l'avion stabilisé, un peu de gaz pour remonter à la hauteur du panier et commencer à avancer. Il faut aller doucement en gardant les points de repères alignés : plus que 3 m... 2 m... 1 m.... la perche arrive au milieu du panier ; il ne faut pas s'arrêter, mais poursuivre au contact. Voilà : on y est ; un peu plus de gaz pour bien prendre sa place, maintenant c'est du classique. Il suffit de rester en place comme en patrouille serrée. Pendant ce temps un rapide coup d'œil aux jaugeurs pour voir si le transfert de pétrole est correct et aussi un autre sur les instruments moteurs (un par un) tout en restant en bonne position par rapport au C-135 F pendant le transfert du carburant.

Le "disconnect" effectué, glissade sur la gauche, en rentrant la perche, puis retour en position d'attente. C'est maintenant le n°4 qui prend son pétrole. Pendant ce temps, le leader négocie avec le radar une descente directe "à vue", la météo étant maintenant excellente le contrôle militaire dans le secteur. Transfert terminé. Le n°4 reprend sa place dans l'échelon et toute la patrouille se laisse reculer. Puis sur l'ordre du leader, c'est la descente vers le sol en reprenant la formation de navigation. Nous revoilà en très basse altitude avalant collines et vallées. Contrôle de la navigation, surveillance du ciel, vérification de la consommation du carburant et du bon fonctionnement des instruments sont

les occupations permanentes de chaque pilote – deux points noirs devant... et une fraction de seconde plus tard, ils sont derrière ; il y a des oiseaux dans le secteur. Heureusement qu'ils arrivent à nous éviter (pas toujours malheureusement) en repliant les ailes et en se laissant tomber vers un niveau de vol inférieur. Plus que quelques minutes avant d'entrer sur la carte du point reco ; mémorisation rapide de l'approche, des renseignements à rechercher ; etc... Nous repassons les lignes par une autre porte (définie au briefing). Tout le monde vérifie la caméra branchée et effectue un dernier essai.

— « *Deux chasseurs à 06 h sur la patrouille de gauche, un nautique* ».

Aussitôt la patrouille de gauche (nous) est partie en break à gauche, PC allumées, 6 g à "la pendule" alors que la patrouille de droite (1+2) essaye de "contrer" l'assaillant. Trop tard : à priori le n°4 a été "shooté" par les chasseurs qui dégagent maintenant par la droite. Reprise de la formation initiale (en attendant la confirmation du tir du n°4 au débriefing) et le leader "pédale" très vite pour rejoindre le point d'acquisition reco qui est tout près maintenant... le voilà : le carrefour des voies ferrées. Les quatre avions évoluent rapidement pour prendre la place qui permettra de voir et filmer.

Verticale – Top chrono. Les secondes s'égrènent rapidement : 20 secondes... 30 secondes... vu la gare. Une pression du doigt et la caméra ronronne et enregistre cliché sur cliché. Un bâtiment en dur (la gare), deux quais dont un couvert, un train de marchandises à l'arrêt (environ dix wagons de matériel agricole) sur la voie nord. Un locotracteur diesel roule sur l'autre voie..., plus rien, c'est passé. Un retour en arrière de quelques secondes pour sonder la mémoire et refaire un inventaire ; quelques notes gribouillées à la hâte et l'on reprend la Nav vers le champ de tir. Contact radio avec l'officier de tir. Nous pouvons nous reporter au point d'entrée et Jean prend un léger retrait par rapport à la première patrouille. Point d'entrée, accélération à 500 kt et réglage de l'avion, bille au milieu, le champ de tir est en vue ; sélection des canons, dernière vérification de la hausse affichée. Le 1 et le 2 cabrent ; deux secondes derrière c'est à nous, 20° de cabré, 1500 pieds sol, passage trois-quarts dos pour redescendre le nez rapidement sur la cible, branchement de la sécurité de tir en annonçant le "in", les ailes horizontales, le repère au pied de la cible, télémétrie laser, la distance restante défile dans le viseur. Un coup d'œil au badin ; 480 kt en accélération, la bille - 1500 m - le réticule est sur la cible, 10° de piqué, 1200 m, 500 kt... 1000 m. L'index écrase la détente. Roulement de tambour assourdi des canons avec de légères vibrations alors que surgit devant l'avion une grappe d'obus matérialisés par quelques traçants qui fondent sur la cible ; une demie seconde

de feu et l'index relâche la détente, simultanément c'est la ressource en affichant plein gaz. Le nez passe au-dessus de l'horizon et Jean maintient la cadence (5g) en virant à gauche alors qu'à droite fuse un obus traçant qui vient de ricocher. N°3, "out" ! Après 90° de virage, nous voilà les ailes horizontales avec le n°1 et le n°2 devant alors que le n°4 annonce son "out" et le visuel sur l'ensemble de la patrouille. Le leader entame une baïonnette pour faciliter le rassemblement alors que l'officier de tir annonce les résultats (nous venons de tirer sur une cible acoustique à restitution instantanée). Les résultats sont très satisfaisants ; chaque pilote ayant tiré environ une vingtaine d'obus. Patrouille rassemblée, dernier check pétrole effectué, nous mettons le cap sur le terrain. Avec l'autorisation de la tour de contrôle, nous pénétrons dans le circuit pour nous présenter au break en échelon refusé à droite à 1500 pieds 350 kt. À l'entrée de la bande, le leader part en virage à gauche suivi de 5 en 5 secondes par les autres avions. Sortie des A.F, au départ du break pour réduire la vitesse et les quatre avions se retrouvent alignés en vent arrière à 200 kt, 20° de volets sortis. Manœuvre du train, vérification du verrouillage - trois verts - 40° de volets et Jean part en dernier virage derrière le n°2. Virage en descente à une incidence de 10°. L'incidence mètre, placé sur le montant du pare-brise est dans le champ visuel en regardant normalement devant soi. Aligné avec la piste, il déroule le virage en visant l'entrée de piste - 300 pieds à la radiosonde - un peu de gaz pour se rallonger un peu. Nous voilà sur l'over run, incidence à 12° jusqu'au toucher des roues. Les manettes dans la poche et nez haut pour freiner aérodynamiquement. À 100 kt il accompagne la roulette de nez au sol, dirigibilité enclenchée. Pression sur le frein, virage à gauche. La piste est claire : nous venons de faire 2h 30 de vol. Retour au parking aux ordres du mécanicien. Aérofreins sortis, Jean coupe les moteurs après avoir tout débranché dans la cabine. Jean ouvre la verrière pour retrouver un petit vent frais du nord-ouest alors que le mécanicien monte à l'échelle. Celui-ci tend la sécurité siège et s'inquiète aussitôt de son avion :

— *« Est-ce qu'il est bon ?*

— *Affirmatif ! Merci. »*

Quelques mots, un regard suffit pour parler le même langage et partager la même foi. Alors que les photographes sont déjà au travail afin d'extraire les films des magasins, toutes les sécurités en place, nous pouvons déboucler les harnais et sortir de l'avion. Contact avec le sol et retour à la mécanique pour remplir la forme : RAS. Nous voilà revenus à l'escadron. Juste le temps de poser les équipements de vol et nous retrouvons nos quatre pilotes réunis pour débriefer

la mission. La parole est au leader : il reprend tout depuis le début. Ce qui est bon est vite éclusé pour s'appesantir sur les points faibles de la mission et en effectuer la critique constructive. Les films sont maintenant développés : le 1 et le 2 commencent par le film OMERA 40 de la gare ; quant à nous, nous allons avec le quatrième visionner la cinémitrailleuse. Le premier objectif apparaît sur le film rayé par l'épée du viseur alors que la distance est marquée en bas de l'image. Les visées sont bonnes, mais le n°4, un peu près du n°3, et gêné par le souffle pour stabiliser la visée. Pour le tir, les visées sont bonnes et les résultats sont là pour le prouver. Nous passons ensuite à l'OM 40. L'officier de renseignement a déjà chargé les films sur la visionneuse : déroulement des deux films en simultané ; apparaissent les premières vues d'essai, puis des champs, un bout de voie ferrée... voilà, la gare est là ! Encore deux vues et tout l'objectif apparaît sur les clichés. Trois paires d'yeux scrutent les films : un, deux... dix, onze wagons. C'est bien des tracteurs et moissonneuses. Le diesel sur l'autre voie. Tiens, trois bonhommes qui travaillent sur les rails et là, sur le quai, le chef de gare la tête en l'air (qui sait ce qu'il pensait à ce moment !) ... et aussi un petit bout de voie de garage avec deux wagons-citernes à moitié dissimulés par les arbres. Il reste au leader à faire le débriefing sur le cahier d'ordres et aux pilotes à contresigner, à remplir les fiches de restitution du tir et des caméras... et aussi à débriefer les deux interceptions avec les "chasseurs" (qui est "tiré", qui a tiré). Cette discussion fortement gestuelle étant difficilement traduisible, nous laisserons là nos protagonistes après avoir passé quelque quatre heures en leur compagnie (briefing, vol, débriefing). C'était une mission comme une autre dans la vie d'un pilote de chasseur-bombardier.

Pleines PC, Jaguar au décollage pour une mission d’assaut et de tir d’entrainement

Le "Cheeze" du III/6

Si les héros du III/6 ont su, tout au long des années de guerre, faire briller leurs insignes dans tous les cieux de bataille, ils ont su aussi le faire au sol au cours de nombreuses épopées nocturnes dont nous vous relatons ici l'une des meilleures, extraite du Journal de Marche.

Nos héros cette fois n'ont pas lutté à un contre cent dans le ciel, ils n'ont pas fait une hécatombe de pointus ? Ils ont fait mieux. Ce n'était pas en l'air, c'était au sol. Pas le jour, mais la nuit. Comme tous les grands événements, la chose commença par un fait de minime importance : l'aspirant toubib s'en allait vers la civilisation, la vie belle, les femmes et les états-majors, nous laissant, ce sans cœur, croupir dans notre coin perdu. Voilà la cause. Comment cette petite cause ? ..., Mais n'anticipons pas.

Pour célébrer le départ du toubib et noyer le chagrin, le brigadier paya une fine générale ce qui eut pour effet d'échauffer un peu le climat, puis quelqu'un (qui au juste ? nul ne saura jamais) dit : *« Il faut faire du CHEEZE ».* Parole fatale. C'est ainsi que fut décidée l'attaque à main armée de CASSAIGNE. Préparation rapide et efficace : la tour fournit le pistolet signaleur et un lot de fusées vertes, rouges et jaunes. Les attaquants vont chercher leur pistolet à la maison. Pas de plan préconçu : inspiration et fantaisie sont de règle. On s'entasse dans ceux jeeps et à une allure qui frise le suicide, on se rue sur CASSAIGNE endormie.

Premier passage avec pétarades variées, faces ahuries dans tous les coins. Deuxième passage phares éteints, avec hurlements divers de panique, et décharge de fusées d'un effet artistique certain. Une des fusées astucieusement dirigée a failli mettre le feu à un camion dans un parc auto. Évidemment on ne peut pas tout réussir. Mais à part ce rôti regrettable, tout a très bien marché. Retour sur les chapeaux de roue. Un jeune lieutenant, l'arme encore mal aguerrie, et qui manque un peu de service, fait quelques remarques déplacées lorsque le conducteur manque le précipice d'un cheveu : il tient à sa vie et le montre à chaque virage. Les autres fouettent, et sont de cœur avec lui, mais plus hypocrites ils affectent de trouver le voyage plaisant. À l'instant où il semble que les lois de l'équilibre soient sur le point de se renverser à notre profit, l'autre jeep corne pour nous dépasser et s'impatiente pour doubler dans le virage.

Arrivés dans LAPASSET: retour du pistolet signaleur à son usage normal. Mine attristée de 15 lurons qui trouvent que décidément, toute cette affaire est bien plate. Nouvelle idée qui part comme une "fusée" (encore des fusées) après CASSAIGNE, LAPASSET ? Adoption à l'unanimité. Il devient évident à tous que la

sirène gardée jalousement par le dragon de discipline n'est là que pour servir à semer la panique dans LAPASSET. Exécution, on fauche la sirène à son propriétaire avec une dérisoire et désolante facilité. Un garçon bien allant la tourne à s'en péter les jointures, dans la jeep qui roule à toute allure dans LAPASSET. "Faces ahuries encore", gens en chemise sur leur porte qui grelottent de froid ou de peur ? Et n'osent pas allumer. Pensez donc. Puis tout se tait et la 2ème escadrille rentre se coucher (prématurément il faut l'avouer). Elle est bientôt réveillée par le bruit caractéristique d'une cloche qui sonne le glas funèbre à toute volée... l'affaire rebondit.

Deux individus douteux de la 1ère Escadrille, jugeant que cette nuit n'avait pas apporté de distraction suffisamment substantielle, ont décidé secrètement de continuer cette petite plaisanterie innocente. Ils réveillent donc le guet de la DAT (sis sur le clocher de Notre-Dame de LAPASSET), qui s'affole à l'idée qu'il avait pu manquer à son devoir, et sonne le glas à toute volée pour se rattraper. Le Sergent DAT en caleçon stimule de la voix et du geste le zèle de ses adjoints. Vous n'avez pas entendu l'alarme non ? Espèce de c.… ? etc, etc. Donc sonneries, frénétiques.

Sur ce, notre aumônier s'éveille et vient apporter son précieux concours : il a indiqué à la DAT qu'il sonne la mauvaise cloche et lui montre le travail. Maintenant ce sont les deux glas qui sonnent à toute volée. Les deux individus douteux susnommés, ayant déclenché leur affaire, se désintéressent de ce glas, désormais en bonne main, pour concentrer toute leur énergie sur une nouvelle idée qui leur est venue. Ils vont au Central, et là, l'un d'eux saisit le téléphone, demande l'officier de service des "Biffins" de LAPASSET et dit *« Ici le Général Tartempion. Envoyez d'urgence toutes vos forces disponibles sur PICARD »*. Acte inexplicable. Geste aux conséquences incalculables et dramatiques qui allait déclencher d'insoupçonnables cascades de catastrophes *« bien mon Général »* dit un quelconque imbécile au bout du fil, *« comptez sur nous ».*

Et voilà l'avalanche qui s'ébranle. Alerte chez les "Biffins", qui se préparent fiévreusement, et à 4 heures du matin, se ruent sur les camions en direction de PICARD ; détail combien savoureux, ils réveillent l'un des acteurs du "CHEEZE" qui s'était paisiblement endormi, la conscience en paix. Celui-ci les engueula copieusement et très sincèrement sur ce boucan inopportun et réellement déplacé, mais les "biffins" qui ont une haute conception de leurs devoirs, et connaissent leur métier, alertent MOSTAGANEM et ORAN.

Bilan de cette belle journée :

1°) - Une division entière mise sur pied de guerre, et tenue toute une nuit sur ce pied (soit vingt mille hommes)
2°) - L'alarme et l'alerte fiévreuse sur de paisibles territoires
3°) - Un échange de lettres et de télégrammes qui ont tenu les postes sur les dents jusqu'à 6H du matin
4°) - Suivi d'un échange de jeeps porteuses de personnalités marquantes qui viennent l'une après l'autre assiéger le capitaine, commandant en second qui doit faire appel à toutes les ressources de sa diplomatie tortueuse, à tous ses trésors de mauvaise foi, pour démontrer que cette petite affaire ne mérite pas tout ce bruit et doit être classée au plus tôt.
5°) - Arrêts de rigueur en nombre encore inconnu, demandés par le Général pour les têtes de l'émeute, le Général estimant que l'on ne mobilise pas 20 00 hommes pour se distraire.
6°) - Un canon de revolver gonflé à la suite d'un usage abusif, somme toute pour le prix, ce n'est pas cher. Quand on ne fait pas de l'aviation, on en fait des choses quand même, au III/6.

Insigne de la « Comédie » du groupe III/6

Leader de "cheese" malgré lui.

Georges CAUVIN dit "Jo".

On est en septembre 1953, et je suis jeune sergent pilote à la 11EC depuis juillet, après avoir effectué une transformation au CTF 84 (F 84 E) de Reims.

En avril, j'étais rentré des USA au terme d'une campagne de tir, en ARIZONA sur P 51 Mustang.

Lors des manœuvres Mariner, je suis donc un néophyte quand je suis désigné en "spare" (remplaçant au cas où un autre avion tombe en panne) pour une "manip" à 16 avions, sous les ordres du Capitaine Chanliau, commandant l'escadron 3/11 Jura.

Briefing général : attaque des navires de la flotte britannique dans le port de Portsmouth. J'écoute d'une oreille distraite, et note au crayon quelques points particuliers, le cap entre autres. En tant que spare, n'étant pas prévu pour effectuer la mission, je peux somnoler dans le fond de la salle, près des radiateurs. Au retour à l'escadron, coup de tonnerre, je ne suis plus spare mais N°2 du leader général : Chanliau, dont l'indicatif patrouille est "Mastic Rouge" ... et nous allons aux avions. Les mécaniciens s'affairent autour de mon avion et je perds un certain temps avant de pouvoir m'installer. À peine ai-je mis la radio, que j'entends la fin d'un message.

— *« ... Autorisé à rouler pour la 04 ».*

— Je dis *"Mastic rouge 2"* et tout s'enchaîne *« Rouge 3... Rouge 4, Mastic vert leader 2... 3... 4 ».*

Un avion sort du parking et je pars à sa poursuite. Il roule vite le diable et n'attend pas ses équipiers. Pire, il fait un rolling-take-off. J'en fais autant, obsédé par l'idée de le rattraper. Que nenni ! "Plus rien à l'horizon". Un peu déboussolé, je stabilise à 20 000 pieds et que vois-je, stupéfait, un avion prend position à ma droite et un autre à ma gauche et derrière les autres patrouilles de quatre qui se rassemblent. J'éprouve un instant de profonde déprime : je suis leader général du dispositif et ma carte que je n'arrive pas à sortir de ma poche. Mon Dieu merci, il fait beau et j'ai gardé en mémoire le cap de la navigation. Quelques minutes plus tard, j'aperçois quelque chose qui scintille ; ce doit être la mer ? Effectivement c'est la mer, la côte anglaise qui émerge d'une faible brume.

— *« Portsmouth. Pour les Mastic objectif à 11 heures, échelon refusé à droite »*

« Ce n'est pas moi qui parle, c'est le Diable ». Comme je plonge sur l'objectif, 2 Vickers Super-marine "Swift" me passent si près que je peux compter les rivets ;

je n’en reverrai de si près que dans un musée. Un porte-avions dans mon collimateur. C’est l'Hermès, j’en jurerais, ma ciné
-mitrailleuse tourne. Je remonte vers 7 000 pieds sur ma lancée, j’annonce :

— *« Pour les Mastic nouvelle passe ».*

Je replonge au milieu d'une invraisemblable mêlée. Dans la descente je croise des Mastic qui remontent. Je passe au ras des mâts d'un gros navire et je prends le cap retour. Pour moi l'inverse du cap aller. Je ne savais pas que le retour devait se faire sur Reims. Les avions rassemblent sur moi, 20 000 pieds 85 % de RPM. (régime moteur)

— *« Ici Vert 3, 400 au forward. »*

Le pétrole, la belle affaire ! Un peu plus tard, un autre annonce

— *« 600 au main »*

C’est exactement ce que j'ai, tout baigne. Le paysage maintenant m’est familier.

— *« Pour les Mastic fréquence Tour Luxeuil formation snake ».*

— Luxeuil annonce *: la "22 en service*".

Une fois posé, alors que je remonte le taxiway et que je vire à gauche devant la Tour, je vois le 15ème avion en finale, et que vois-je, sur le parking du 3/11 : le Capitaine Chanliau...

Il n'y eut pas de débriefing. L’avion de Chanliau était en panne et celui que j’avais tenté de suivre faisait un vol local de contrôle. J’avais été le spare parfait.

Je ne fus ni félicité ni puni, on me laissa macérer dans mes doutes...

F 84

EYRHAC Air Base, avril 1967.

Denis TURINA

Nous sommes à Bremgarten. Un échange est programmé avec un escadron de F-100 de l'armée de l'air turque basé à Eyrhac, près de la ville de Malatya, sur le plateau d'Anatolie. Les intrigues et les manœuvres se font jour à l'escadron 1/11 ROUSSILLON pour savoir qui va pouvoir, ou ne pas vouloir, passer trois semaines en Turquie profonde. La liste des pilotes et des mécanos est établie et je fais partie des heureux élus. C'est la fête...

Un Dakota et un Noratlas assurent le transport du matériel et du personnel vers Eyrhac. Le Nord accompagne les F-100. Il transporte une équipe de mécanos, le matériel de remise en œuvre, et les pilotes de F-100 qui vont se relayer sur les trois étapes. Le ''Dak'' transporte des pièces de rechange et le personnel qui n'avait pas pu être pris dans le Nord. Principe de précaution avant l'heure ou superstition, comme l'aventure espagnole est toujours dans les mémoires, je ferai les voyages aller et retour dans les avions de transport : le ''Dak'' français à l'aller, le transport turc au retour.

En arrivant à Eyrhac les Turcs, qui partent vers Bremgarten avec nos avions de transport, nous regardent débarquer en souriant. Ils se demandent comment ils vont bien pouvoir loger tout ce qu'ils ont prévu d'emporter pour leur voyage. Leur commandant de base nous indique que, pour le retour, ils fourniront un C 130.

Passons sur les décollages lourds en F-100, les quatre réservoirs pendulaires pleins à ras bord, pour des vols à basse altitude qui nous ont amenés à la frontière syrienne et le long du rideau de fer, et sur le survol de terres bien différentes de celles que nous connaissions.

C'est la vie quotidienne, un peu exotique, qui m'a laissé le plus de souvenirs de cette aventure. Nous logeons dans le meilleur hôtel de la ville. Le confort est spartiate. Par faveur spéciale nous ne sommes que trois dans une chambre de quatre lits, sans espace de rangement. Le lavabo et la douche occupent un petit recoin ouvert à tout vent. Un simple basculeur envoie l'eau, soit dans les robinets du lavabo, soit dans le tuyau de la douche dont le pommeau se trouve juste un peu plus haut. Avant d'ouvrir un robinet, il vaut mieux vérifier la position du basculeur. Les jeunes gens sont volontiers farceurs.

Le matin, le cuistot se met en quatre pour nous offrir les douceurs orientales qui font les délices de nos palais au petit déjeuner. Merveilleuse confiture aux pétales de roses, qui accompagne les pistaches et les oranges gorgées de jus que

nous descendons acheter dans la rue, à deux pas de là. Les autres repas sont beaucoup plus rudimentaires.

Un soir où nous nous promenons en ville :

— « *Tu sens ce que je sens ? Comme une odeur de frites qui sort d'un soupirail ».*

Ni une ni deux, l'odeur nous guide vers un escalier et nous débouchons dans un boui-boui qui sert des frites bien de chez nous. Le patron nous accueille et nous présente le cuistot. C'est un mécano français de l'escadron qui, pour améliorer l'ordinaire de ses camarades, fait bénévolement des heures sup, sans compter le bonheur et la fortune de son deuxième employeur. L'huile n'est pas très raffinée et le panier de la friteuse est une œuvre d'art faite par les armuriers, en ''fil à freiner''. Les frites, délicieuses, nous rappellent la mère patrie.

Une visite d'Istanbul est prévue pendant un week-end. Les Turcs nous demandent de ne prendre qu'une valise pour deux. L'altitude de la piste est à près de 3000 pieds et, en limitant la masse, nous pourrons prendre un passager supplémentaire dans leur Dakota. Avec un coéquipier nous faisons donc valise commune. Quand nous montons dans l'avion, nous découvrons que des parachutes sont prévus pour les passagers, au cas où... L'ennui, c'est que là aussi il n'y a qu'un parachute pour deux. Pour répartir les responsabilités et comme je connais bien le maniement de ces engins, je me propose pour prendre soin du parachute. Au coéquipier de prendre soin de la valise. Il a apprécié la plaisanterie, mais sans plus…

Un soir nous apprenons que des camions vont bientôt quitter Malatya pour ravitailler les souks d'Istanbul en tapis anciens. Ces tapis avaient été collectés dans les villages d'Anatolie et rassemblés dans un quartier de la ville avant leur départ. Une aubaine. Le lendemain, guidés par un turc de l'hôtel, nous atteignons le quartier des marchands. Il fait nuit. Au milieu de la rue, des centaines de tapis sont étalés et les affaires vont bon train. Nous ne sommes que cinq ou six Européens et notre présence intrigue. Notre guide répond aux questions, nous discutons un peu en anglais, buvons du thé et, après quelques minutes, nous faisons partie du paysage. Les affaires semblent florissantes pour les marchands. Avec Jean-Louis, nous commençons à choisir quelques tapis et à marchander. Les Turcs semblent très intéressés par nos méthodes de négociation. Elles les font rire et chacun donne un avis sur nos choix et sur les prix proposés. Nous n'y connaissons rien et nous ne savons pas trop quoi décider. Au bout d'un moment, nous remarquons un homme qui nous fait des signes et qui insiste pour nous montrer quelque chose. Nous l'approchons et,

très discrètement, il ouvre sa veste et nous montre une image pieuse. Il nous explique qu'il est catholique, Arménien, que les Turcs sont tous des voleurs, et il se propose pour nous aider. Nous ferons un tas avec les tapis qui nous plaisent et il nous signalera discrètement ceux qui ont de la valeur, ou pas. Avec son aide nous en sélectionnons chacun trois ou quatre, puis nous reprenons les marchandages. Autour de nous l'ambiance est bon enfant. Les commentaires et les rires sont nombreux, les tasses de thé circulent et la soirée se prolonge. Un peu plus tard, Jean-Louis, le plus ancien, met fin aux négociations en disant :

— « *Il faut penser à rentrer*. *Le hautparleur du muezzin va nous réveiller dans moins de six heures et la journée sera longue ».*

On pourrait peut-être gagner quelques pièces de monnaie, mais nos tapis de prière anciens sont au prix d'une carpette en nylon peigné aux économats de Fribourg. On ne prend pas un gros risque. Banco. Nos tapis sous le bras nous rejoignons l'hôtel. Plus tard, à Nancy, j'ai fait nettoyer et examiner ces tapis dans un magasin. Le gérant m'en a proposé vingt fois leur prix d'achat. Ils sont toujours chez nous et ils ont encore vieilli.

Puis c'est l'heure du retour vers l'Allemagne. Le matériel est arrimé sur palettes, prêt à être chargé dans le C 130. Quelques heures avant l'arrivée prévue de l'avion, un message nous informe qu'il n'est pas disponible et que nous ferons le retour, avec escale, dans un DC 4. Le trajet prévoit une étape à Istanbul pour compléter les pleins, et un décollage de nuit pour un vol de plus de dix heures, jusqu'à Bremgarten. Bernard, l'officier mécano, et ses troupes, discutent avec l'équipage du DC 4 qui vient d'arriver. Les Turcs proposent de reconfigurer l'avion en fonction du nombre de passagers, de défaire les palettes et de charger le matériel pendant que nous allons dîner. Quand nous revenons du mess le matériel est chargé… à l'arrière du fuselage. La roue avant de l'avion est en l'air et la béquille, sous l'empennage, est plantée dans le tarmac !!! Nos vieilles connaissances de mécanique du vol reprennent du service et nous demandons s'il ne serait pas plus judicieux de mettre le matériel à l'avant et les sièges à l'arrière.

— « *Pas possible. Et d'abord pourquoi ? Les portes de chargement sont à l'arrière non ?* »

La béquille ? Le centrage arrière ? Pas de problème, on connaît. Quand l'équipage et la quinzaine de passagers prévue seront installés, l'avion retrouvera une assiette normale. Quand nous sommes tous assis, le mécano-nav descend chercher la béquille et remonte sans elle. Il n'a pas pu la retirer. Nous discutons avec le nav : problème connu. Quand les moteurs seront en

route, on pourra enlever la béquille. Mise en route des quatre moteurs, nouveau départ du mécano vers l'arrière. Il remonte le fuselage avec un sourire victorieux, en tenant la béquille à la main. Bernard moi nous nous posons des questions. Nous savons que les réservoirs ne sont pas pleins et que la piste est longue. Qu'en sera-t-il à Istanbul ? Il fera nuit, la température aura un peu baissé et nous serons au niveau de la mer, mais quand même. Les réservoirs seront pleins de carburant pour nous emporter jusqu'en Allemagne. Nous en sommes là dans nos réflexions quand le nav vient nous voir. Le pilote a du mal à diriger l'avion. Il souhaiterait que deux ou trois passagers viennent dans le cockpit pour faire augmenter l'adhérence de la roue avant. Avec Bernard nous nous regardons. Jusqu'où peut-on aller trop loin ? Nous sommes jeunes et peut-être un peu trop confiants. Nous demandons à cinq ou six mécanos de chez nous s'ils veulent assister au décollage depuis le poste de pilotage. Avisés ou pas, les volontaires sont nombreux. Nous choisissons les plus lourds en promettant aux autres qu'ils auront leur place devant, à Istanbul. Et voilà comment, appuyé, vautré sur le dossier du siège du commandant de bord, je n'ai pas perdu une miette de deux décollages, mémorables pour moi, en DC4.

Arrivés à Bremgarten nous avons raconté tout ça à nos camarades, en croyant avoir vécu une expérience hors du commun. Ils nous ont dit alors dans quelles conditions et avec quel matériel embarqué à bord de leurs F-100, les Turcs avaient quitté la base. Puis nous avons assisté au chargement du DC4. Je ne connais pas la masse à laquelle cet avion a décollé de notre piste longue de 2400 mètres. Mais en voyant la quantité de matériel embarqué, et le sérieux avec lequel l'équipage turc a préparé ce vol de retour, nous avons compris que notre aventure n'avait été pour eux qu'un vol de routine.

La Guerre électronique sur JAGUAR. Les pionniers (1979-1983)

Pierre AMARGER

À l'été 79, je fus à nouveau affecté au 2/11 "Vosges" que j'avais quitté en 1977. Je retrouvais un escadron profondément transformé par l'engagement des Jaguar au Tchad et en Mauritanie. Les personnels et les matériels étaient pris dans un mouvement "brownien", tant sur le plan géographique que de la définition des missions, de l'entraînement, des configurations, de l'encadrement, etc. Les escadrons de la 11ème EC et de la 7ème EC participaient à cet effort en Afrique et aussi en Europe, car la guerre froide se poursuivait.

Notre mission principale, prioritaire, vitale, était la défense de la Patrie et notre outil essentiel, la dissuasion nucléaire. Aussi nos chefs mettaient-ils sur pied tous les moyens permettant de la rendre plus crédible. Or le Pacte de Varsovie avait équipé ses forces de formidables moyens de défense sol-air, rendant très périlleuse la pénétration des vecteurs nucléaires de 0 à 50 000 pieds et même au-delà. Les belligérants en Asie du Sud-Est avaient tiré les conclusions de ce long conflit où, à nouveau, avait émergé la nécessité vitale d'intervenir dans tout le spectre électromagnétique. Notre escadron allait être équipé pour la FATac (Force Aérienne Tactique), de moyens offensifs et d'autoprotection de Guerre Électronique. À notre charge de mettre en œuvre les matériels et d'imaginer les tactiques les plus appropriées. Nous n'étions pas les seuls bien sûr : les FAS, dans le domaine de l'autoprotection, avaient parcouru un long chemin et l'excellent Siffre (père de la GE dans l'Armée de l'Air) fut d'un apport essentiel dans la réflexion associée. Car pour nous tous, au 2/11, dire que la Guerre Électronique était un domaine nouveau, c'était peu dire ! Faire face aux défis de son époque, c'est ce qui a toujours rendu passionnante la vie dans l'aviation militaire, en 1914, en 1979 et encore aujourd'hui.

Il fallait donc "ouvrir les yeux" des futurs commandants d'escadron. Carrasco en 1978, puis moi-même en 1979, fûmes envoyés à Mather AFB - Sacramento - pour y suivre les cours de l'EWSOC (Electronic Warfare Staff Officer Course). Cet excellent cours nous apporta beaucoup et peut-être même un peu trop dans ce domaine de la GE. Inconnu de la plupart des officiers de l'air de l'époque, ce cours était en effet destiné aux officiers d'État-Major, comme l'indique son nom. Or, nous étions commandant en second d'escadron. Nous nous trouvions donc dans une position difficile, face à une hiérarchie, certes bienveillante, mais dont quelquefois les décisions ne nous paraissaient pas les plus appropriées. Comme

souvent, dans notre pays, les oppositions les plus dures se situaient entre Paris (l'État-Major central) et la province !

Venons-en aux faits : nous devions mettre en œuvre des équipements offensifs, à l'exclusion du missile Martel confié à la 3ème EC. Or nous avions appris à Mather que la GE (guerre électronique) offensive nécessitait de très importants moyens (génération électrique, antennes, personnels embarqués...). Pour faire court, le B 52 correspondait mieux que nos Jaguar ! Mon propos ne se veut pas critique : on apprend tout de ses erreurs. D'une part cette erreur n'eut pas de conséquence dramatique et, d'autre part, dès mars 1981, à l'issue du premier "Red Flag" (81-3), tout le monde avait compris qu'il ne fallait pas persévérer dans cette voie.

Deux équipements de GE offensive équipèrent le 2/11 : le BOZ et le CT51. Le BOZ était un lance-paillettes de grande capacité permettant la création de couloirs destinés à masquer notre activité : pénétration des raids offensifs principalement. Ces paillettes étaient donc adaptées à la longueur d'onde des radars de surveillance. Ces paillettes "immobiles" une fois larguées perdaient toute efficacité face à la génération des radars Doppler. Le BOZ, dans sa configuration physique : poids, traînée était bien "accordé" à l'avion porteur.

Ce n'était pas le cas du CT51. J'ai volé sur Jaguar dans un grand nombre de configurations, certaines assez inconfortables, mais aucune n'était aussi pénalisante que le bidon de kérosène en ventral, deux CT51 en interne et les moyens d'autoprotection aux points externes. Le CT51 pesait 600 kilos, ne s'allégeait pas en cours de mission (contrairement aux bidons carburant de la mission nucléaire), n'était pas largable, trainait monstrueusement et en atmosphère turbulente faisait vibrer l'avion au point de rendre illisibles les instruments de bord !

Jaguar en configuration GE équipé d'un bidon ventral et de 2 CT51 + PHIMAT

Nous avions découvert les joies de la pénétration IMC (Instrument Meteorological Conditions) dans les fameux couloirs réservés à la basse altitude. Le Jaguar ne disposait pas de pilote automatique ; par mauvais temps, dans cette configuration le vol s'apparentait à un "rodéo" et souvent le pilote devait céder à sa monture, soit avancer la manette des gaz (déjà proche de la butée en palier), soit monter vers 10 000 pieds afin de retrouver un peu de calme et de sécurité. Une nuit, dans la R45 Nord, à proximité de Metz en IMC, j'ai ressenti un choc violent et j'ai été "aspergé" par une bouillie sanglante ; je venais de percuter un volatile en vol de nuit. La manette en avant, le manche en arrière, j'ai essuyé le heaume qui me protégeait. Tout semblait normal sauf l'odeur du volatile pulvérisé ; la verrière était intacte, l'oiseau s'était faufilé à travers le joint en caoutchouc. C'était assez fréquent sur Jaguar (et dans les deux sens puisque lors d'un convoyage en Afrique, j'ai vu disparaître mes cartes que je tenais dans ma main gauche, à proximité dudit joint qui venait de céder). Les moteurs tournaient rond. Contact radio avec Toul, virage à droite en descente et j'étais en finale directe. L'atterrissage fut effectué sans problème. J'ai seulement dû faire changer mon blouson imprégné de cette bouillie répugnante.

Nous sommes partis à Nellis en mars 1981 où les CT51 nous attendaient. Après une semaine de familiarisation en dehors du "Range", nous avons fait nos premières missions en franchissant "Student gap". Il fallait beaucoup bouger (Jink) pour éviter les menaces sol-air et air-air. Or, "bouger" demande de la puissance de propulsion et des ailes et le Jaguar n'avait pas l'avantage dans ces deux domaines. Cependant nos atouts résidaient dans notre petite taille, notre camouflage et notre capacité à "épouser le terrain"... et aussi dans le culot et l'aplomb de notre chef, le colonel Pissochet, lors des "mass-debriefs". Mais le CT51, c'était vraiment trop ! Les Américains l'ont vite appelé le "Super-IFF". C'était un régal pour les chasseurs et tous les systèmes sol-air qui n'avaient jamais eu un gibier aussi consentant... et on voyait monter les Smokey Sam et les chasseurs des escadrons Aggressors en noria ! "OK - Lessons learned" - et fin des programmes CT51 + Calmar ou BOA.

En clair, le système était arrivé à sa limite.

Le deuxième volet de notre mission était l'autoprotection. Dans ce domaine, également, on a beaucoup appris et beaucoup progressé malgré l'absence de détecteur de menaces à disposition du pilote. Nos deux atouts étaient, d'une part le lance-paillettes Phimat très bien conçu simple mais souple d'emploi et adaptable aux menaces et aux différents équipements complémentaires (brouilleur) et, d'autre part, les deux brouilleurs Barax et Barracuda construits

par deux industriels différents en saine compétition. Cette compétition a profité à l'utilisateur. Contrairement aux us et coutumes et surtout aux règlements, nous avions des contacts directs avec les ingénieurs chargés du développement de ces matériels (en fait, plus avec l'un qu'avec l'autre !). Nous avions le langage de l'emploi (menaces, armements, conditions de vol, programmation...) et eux, le langage de la technique.

Les échanges directs entre ces deux parties furent extraordinairement fructueux. D'autant plus qu'à Toul, nous avions à disposition, une batterie de Crotale sur la base, à Verdun un régiment de Roland et à Chaumont un régiment de Hawk. Bref, le nec plus ultra de la défense sol-air. Quant aux chasseurs de toute nationalité, ils ne manquaient pas dans le Nord-Est. Les Américains étaient équipés de "PD aircraft" (Pulse doppler) : nous ne l'étions pas.

Quand on pouvait mettre en échec ces systèmes d'armes, on pouvait assez bien extrapoler l'effet des armements et tactiques contre le bloc adverse. Je rajouterai que les Marins avaient d'excellents systèmes d'armes sur leurs bateaux, ce qui a permis une collaboration enrichissante, en particulier avec la flottille d'Étendard IV, sous les ordres du commandant "Oudot de Dainville", qui fut équipée du même matériel et abonnée au Germas CME de Toul. Cette collaboration était favorisée par l'estime que j'avais pour cet homme que je fréquentais depuis le Prytanée Militaire.

La mise au point du réglage fin de ces équipements et les tactiques associées nous ont permis un taux de réussite satisfaisant lors des exercices d'attaque de point défendu. Face aux intercepteurs, le Jaguar qui initialement n'avait absolument aucune chance de survie pouvait espérer "passer" et même quelquefois espérer une victoire, ce qui était totalement désespérant pour les premiers Mirage 2000 !

Ainsi les équipements d'autoprotection ont donné une plus grande assurance à nos pilotes. De plus, la mise au point de ces matériels les avait amenés à étudier en détail les performances des systèmes adverses. Donc le niveau général de connaissance s'est élevé et la confiance dans nos moyens d'action également.

Cependant, nous étions conscients de notre absence de protection contre les systèmes de guidage infrarouge. Or, lors de nos échanges au sein de l'OTAN, nous voyions les équipements lance-leurres type ALE 40 de nos amis. Alors m'est venue l'idée d'adapter un système analogue sur nos Jaguar. Mais auparavant, il me faut décrire l'invention du lance-leurres (paillettes) pour bombe lisse.

Nos différentes études d'attaque de point fortement défendu avaient conduit à envoyer, en première frappe une patrouille (légère ou simple - soit deux ou

quatre avions) en tir en palier-ressource, des bombes lisses (125 ou 250 kg). Le but était, en tirant à huit kilomètres, de ne pas trop exposer les premiers attaquants et de permettre à la patrouille suivante de survoler le point défendu à moins d'une minute en espérant bénéficier de l'effet de surprise et de frappe de la première attaque. La première patrouille disposait bien sûr, de Phimat / Barracuda ou Barax, mais il m'avait semblé intéressant que sur leur trajectoire les bombes larguent des paillettes, attirant ainsi les radars de poursuite adverses qui "oublient" ainsi de repérer la deuxième patrouille.

Les armuriers du 2/11 ont construit très rapidement un système à poudre et cordons retards, armé par le fil SL (Sécurité Largage) de la bombe. Il s'agissait d'un bouchon allumeur de grenade d'exercice. Ce système mettait à feu séquentiellement des cartouches de paillettes disposées dans une série de cylindres au sein de l'empennage de la bombe. C'était artisanal, mais simple, sain et satisfaisant. Nous avons alors demandé au général Forget, commandant la FATac-1ère RA, de venir voir l'engin que nous avions peint en vert, pour faire plus "militaire". Nous avions la chance d'avoir des chefs qui s'engageaient et qui prenaient des risques : notre commandant d'escadre, le lieutenant-colonel Mennessier et notre commandant de base, le colonel Gauthier approuvèrent et permirent tout cela. Nous avons fait une démonstration au sol du système, non sans crainte d'un mauvais fonctionnement ou d'un gag quelconque. Le général Forget a approuvé : le système a été "consolidé" par le CEAM de Mont-de-Marsan et testé à Cazaux lors d'une série d'essais et de mesures. Il a donné satisfaction, mais n'a pas été industrialisé par l'Armée de l'Air. Pourtant ce système simple pouvait rapporter gros pour un investissement très minime, car il s'agissait de construire un système "consommable" au même titre que la munition sur laquelle il était monté.

Ainsi, sur le même principe, naquit l'idée du Lance-Leurres de Queue (LLQ) du Jaguar. Mais l'affaire était un peu plus complexe que la précédente ; il fallait remplacer la mise à feu pyrotechnique du lance-paillettes par une mise à feu électrique des cartouches IR. Par chance le capitaine Pucelle de Mont-de-Marsan, venait d'être affecté au Germas avions de Toul. Nos mécaniciens ont alors conçu et réalisé avec les moyens du bord, ce lance-leurres. Nous l'avons testé ; la FATac étant immédiatement convaincue du bien-fondé de ce projet, nous l'avons présenté, le capitaine Pucelle et moi, à l'État-major à Paris. Je me souviendrais toujours du sac "PNN" (Personnel Non Navigant) ouvert sur la table, dévoilant le container parachute bricolé en lance-leurres, des yeux ébahis de nos collègues parisiens et de ceux encore plus surpris des représentants de

la DGA. Il nous a fallu plusieurs réunions et sans doute quelques injonctions de la FATac pour que notre projet soit adopté, profondément amélioré par le CEAM (Centre d'Expérience Aérienne Militaire) de Mont-de-Marsan et généralisé à la flotte de Jaguar puis de Mirage F1. Qui imaginerait aujourd'hui un chasseur sans lance-leurres IR ?

La meilleure période de ma vie professionnelle s'est déroulée au 2/11 ; par chance, j'y suis resté de 1970 à 1983, avec certes, une interruption de 1977 à 1979, mais je venais y voler comme abonné. Il régnait à Toul-Rosières un "air" particulier : on y restait longtemps, tout le personnel se connaissait bien et faisait équipe dans les bons et les mauvais moments.

Puissiez-vous, lecteurs, pilotes de combat, mécaniciens, continuer à jouir, aujourd'hui, du même environnement humain que dans le passé : foi dans la mission, la liberté d'entreprendre, la liberté de communiquer avec tout intervenant civil ou militaire, engagement responsable des chefs, de leurs subordonnés et confiance réciproque.

Alors, le métier devient passion...

Jaguar sur le "Range"

Un vol comme les autres

COIFFARD Jean Jacques : pilote, EC 1/11, 2/11, 3/11 (1956-1967)

C'était par une belle fin de journée de mai. Dans la vallée du Rhin, la nature se réveillait après un rude hiver et une bonne odeur d'herbe et de terre chaude inondait, entre autres, la marguerite sud. La mission était sympa, relaxe, mon équipier : un solide que j'affectionnais. Nos deux F-100 nous attendaient, l'entrée d'air agressive, le fuselage légèrement cabré, comme il sied à ce type de chasseur bombardier prêt pour le vol. Je devais contrôler un futur sous-chef de patrouille : attaque d'un objectif au sol au-delà du Massif Central, retour haute altitude de nuit, percée G.C.A. (Ground Control Approch), c'était notre mission.

P.P.V. (Préparation Pour le Vol). En compagnie du mécano, le Black peut-être ? Installation : parachute, bretelles, goupilles, mise en route. C'est un plaisir de guider aux pieds cette longue limousine en suivant la ligne jaune des taxiways. Réacteur au ralenti, la verrière ouverte permet d'entendre son sifflement régulier. Décollage patrouille serrée. Le numéro deux est parfaitement en place. Aucun décalage au passage de la postcombustion, « *Pour le train... Top !* » La terre s'enfonce sous nos ailes. Déjà le fond des vallées est dans l'ombre, mais nous allons vers le sud-ouest rattraper le soleil et dans trois quarts d'heure l'objectif sera encore visible sans difficulté.

Le paysage défile à 1500 pieds sous le ventre de nos belles machines. L'autre F- 100 qui occupe la place de leader luit d'une belle couleur rouge due au soleil à présent au ras de l'horizon. Pas une turbulence. Un rêve ! Je contrôle la route de la patrouille. Nous sommes sur le trait ou presque. Le timing est bon. Vogue la galère ! L'objectif n'est pas loin de Brive-la-Gaillarde dont je devine déjà au moins les toits sombres, l'éclairage public, les phares des voitures. Vision fugitive, car à 400kts, ça va quand même vite ! Mon équipier cabre en l'annonçant à la radio ; je le suis. L'altimètre se visse à toute vitesse, 5000 pieds, 45 degrés à droite, le nez replonge vers le sol. Je vois la forêt, la route, la rivière où le ciel rouge se reflète. "Objectif à midi" ; cinq arches, très joli pont ! Parfait, 30 secondes de retard, c'est possible de faire mieux...la prochaine fois ! 055 le cap. Nous montons côte à côte laissant derrière nous la lumière du soleil cachée sous l'horizon. Devant il fait presque noir. 20 000 pieds, nous stabilisons. Dans 25 minutes nous serons à la maison. Moins absorbé par la surveillance de la navigation basse altitude, je contemple le ciel qui se montre très sombre où quelques étoiles y brillent déjà. Mon équipier, un peu plus à gauche, allume ses feux de position. La nuit est là à présent et je me rapproche en demandant le

passage des deux sur Dim (Faible). C'est moins éblouissant ainsi. Malgré mon attention accaparée par cet avion tout proche, j'entrevois de fortes lueurs, droit devant, sur un large front. La ligne d'orages prévue pour le lendemain matin est en avance. On va se faire tabasser, c'est certain ! Par radio, je rappelle à mon équipier les consignes en cas de perte de visuel, mais je ne reçois aucune réponse. Je distingue son casque blanc, mais pas de mouvement. La fréquence de détresse n'a pas plus de succès. Les stations sol répondent à mes appels, mais pas mon numéro deux qui, imperturbablement continue sa route. Voilà une panne qui tombe mal ! L'approche de Bremgarten confirme la procédure. Descendre, l'équipier en patrouille serrée, le présenter en G.C.A. et se poser derrière lui, après une remise des gaz et un deuxième circuit pour moi. Nous sommes au-dessus des cumulonimbus. Leurs énormes masses blanches illuminées de l'intérieur presque sans interruption révèlent leurs formes tourmentées et offrent un spectacle grandiose dont je me passerais bien. D'après notre position, il est toutefois possible que nous contournions ce chaudron du diable. Bon O.K. mon équipier a compris et réduit légèrement les gaz en battant timidement des plans. Je passe devant et il se colle à moi. À présent, de la douceur aux commandes s'il vous plait ! La descente est engagée. Très vite nous entrons dans les sommets des nuages. Ça tabasse un tantinet et sur ma gauche, le feu rouge du numéro deux se dandine fort par moment. (Du calme petit, on arrive bientôt). Mais ça, je ne peux le lui dire, mais j'y pense très fort. Pourvu qu'il ne me perde pas ! 20 000 pieds, tout va bien pour l'instant. Les moteurs poussent et c'est le principal, la radio grésille fort, mais reste compréhensible. Le virage de présentation entamé, les éclairs se font plus rares. Nous avons dû éviter le centre du foyer, d'ailleurs les avions sont moins secoués. Je pense tout le temps à mon équipier et pas beaucoup à moi et pourtant la tension est forte à mon bord. Les lampes UV éclairent le tableau de bord d'une lumière magique. Tout est net, tout fonctionne... sauf le carburant ! 900 livres restant ! Comment est-ce possible ? Nos calculs prévoyaient 2500 à ce moment du vol et tout à l'heure j'étais dans les billes ! Je ne regarde plus que ce foutu jaugeur qui semble se stabiliser. Panne instrument ? Fuite ? Va savoir ! Pourvu que ma voix ne trahisse pas mon émotion, je ne dis rien au sol. 10 000 pieds. Mon équipier est toujours là. 800 livres restant pour moi. Une remise des gaz et un circuit G.C.A. En plus, ça va être très court. 7000 pieds bien dans l'axe que je ne vois évidemment pas. 1500 pieds, stable. Prêt pour le train...Top ! Je sors mes roues en mettant un coup de gaz. En effet, le numéro deux, surpris est passé devant. Je ne vois plus que son feu arrière. Vite je reprends ma place et stabilise

la vitesse en sortant les freins de piqué. « *Sur le plan de descente* », ça tabasse fort à nouveau. On m'annonce « *Piste mouillée* ». L'atterrissage va être pointu ! À 800 pieds, je distingue la rampe d'approche, floue, mais elle est là ! Je continue jusqu'à 300 pieds et remets les gaz en rentrant train et volets. Les feux de l'autre F-100 disparaissent en arrière et sous mon avion. 400 livres ! L'approche me demande mon pétrole restant. Je leur dis en enchaînant que j'ai un petit problème à ce sujet. Un silence me répond, puis un autre opérateur prend le micro. Je reconnais la voix du chef du contrôle d'approche. C'est un bon, un très bon même ! Le circuit réglementaire est écourté. On me fait virer très tôt et à 12 nautiques je suis à nouveau face à la piste totalement invisible pour l'instant. Le grain de tout à l'heure s'intensifie et ça turbule pas mal. Je pense à mon équipier. Il a dû se poser sans problème, sinon je suis bon pour une ballade en parachute ! En effet, les trois terrains du coin sont Rouges Météo. L'atterrissage doit se faire à Brem ou...dans un champ de patates !

1000 pieds, train sorti. J'allume les phares d'atterrissage. C'est un mur blanc qui se dresse devant moi ! Grêle ou neige ? Qu'importe, j'éteins. Pas de visuel. 500 pieds. Je m'approche des minima. Je sens que je vais désobéir et aller en dessous des 300 pieds « *Préparez-vous à la remise des gaz* » me dit le chef d'un ton calme. J'aime le « *Préparez-vous* ». 200 pieds. Visuel ! Un peu à gauche, mais ça ira. Je ramène doucement l'avion aux pieds. Rampe d'approche, trou noir, balises centrées, je me pose. Roulette avant au sol, parachute de queue, volets rentrés. Le balisage, bien symétrique de part et d'autre défile de moins en moins vite. C'est gagné ! Pétrole ! 1800 livres.

Merde ! À l'impact, l'aiguille du jaugeur a dû revenir à une valeur normale. Comme quoi, un atterrissage de nuit remet les idées (des avions) en place.

Ah ! La descente de l'échelle, puis la course jusqu'à l'Escadron sous un déluge de Printemps. Il faisait si beau tout à l'heure (Tout à l'heure ? J'ai l'impression qu'il y a un siècle !). Le débriefing est très court. Quelques mots, un regard, une poignée de main, nous verrons demain. Derrière moi, les lumières s'éteignent. Nous étions la dernière patrouille. Vingt kilomètres dans ma vieille 203 pour rentrer chez moi. Je chante, je hurle dans ma voiture. Envie de rire, de courir... Les nerfs sans doute. À chaque paire de phares que je croise, je me dis : « *Celui-là, sait-il ce que je viens de vivre ?* » Non, il ne peut pas le deviner. En fait, c'est de la routine : une vraie panne radio, une fausse panne de carburant, un atterrissage de nuit sous un orage, et alors ? Mais quand j'y pense, le contrôleur, sachant que la vision vers l'avant en courte finale n'est pas fameuse sur F-100 à cause du long nez et de l'attitude cabrée ; n'aurait-il pas fait exprès de me

présenter légèrement à gauche afin que je puisse voir la piste par la glace latérale le plus tôt possible ? ...
C'est vraiment un très bon, un très très bon.

2 F-100 en patrouille serrée

Le 2/11 "VOSGES" gagne la coupe AIRCENT !

Au début de 1970, une seule idée trotte dans la tête de tous : la coupe AIRCENT. Le 2/11 se doit d'être brillant, aussi les "pims" et les "poms" (diminutifs pour pilote à l'instruction et pilote opérationnel) sont répartis dans les deux autres escadrons. Un entraînement sérieux et musclé débute. Il est d'autant plus sérieux que l'année précédente, l'EC 1/11, sous les ordres du Cdt Letty avait participé à ce concours, et en avait tiré bon nombre d'enseignements qui allaient servir de base de travail. Le Cdt Letty terminait en ces termes : « *il faut payer le prix, si l'on veut figurer dans ces concours internationaux*. *Les résultats prouvent que nos méthodes sont bonnes, que nous tirons aussi bien que les autres. Il reste à parfaire tout cela l'année prochaine* ». C'est ce que va faire le 2/11 "Vosges".

Seuls les quinze derniers jours précédant le concours ont permis à certains de se régler. Grâce à un travail d'équipe, les mécaniciens réussissent à fournir un avion à chaque concurrent, appareil harmonisé par le pilote lui-même et maintenu disponible par l'établissement d'équipes de nuit au sein de la mécanique 2/11. Chaque appareil possède une cinquantaine d'heures de potentiel, et est équipé de canons et de lance-roquettes neufs, un mois avant le concours. Cette personnalisation parut nécessaire et particulièrement bénéfique à la victoire tant espérée.

Le concours AIRCENT consiste pour chacun des six pilotes, à effectuer sept missions : trois de navigation avec passage sur un objectif et un tir, et quatre missions uniquement de tir. La configuration est la suivante : 80 obus, 1 bombe de 50kg et une roquette à tête inerte. Quant aux tirs, ils se déroulent de la manière suivante : une passe SKIP à une altitude 35ft. Une passe roquette avec une altitude mini 500ft et une ou deux passes canon au choix du pilote, ligne d'arrêt de feu à plus de 500m. Tous les tirs se dérouleront sur le champ de tir de Suippes. Bien qu'invitée, la France pouvait prétendre donc concourir pour la coupe WALKER réservée à l'attaque conventionnelle. Trois mois avant l'épreuve, une première équipe de dix pilotes est formée. Ces derniers ne font pas de mission imposée, ne prennent pas la PO, n'exécutent pas de mission de défense aérienne, ni de vol de nuit. Ils s'entraînent uniquement au tir, à l'assaut et ils cultivent leur forme physique en faisant du sport. L'exploitation des résultats du 1/11 obtenus en 1969 prouvait à l'évidence que le concours AIRCENT se gagnait sur SKIP Bombing. C'est donc sur le bombardement que l'accent fut mis. Les méthodes de tir ayant été élaborées l'année précédente, il convenait de les

adapter à la nouvelle altitude minimum autorisée. La météo réserva aux départements de l'Est des plafonds assez bas durant le mois de mars et avril. Peu gênant pour l'assaut, le SKIP, voire le canon, ces plafonds insuffisants ont considérablement gêné l'entraînement roquettes.

Le 1er juin 1970, six F-100 se posent à Spangdahlen où une quarantaine de mécaniciens ayant rejoint par TRANSALL les attendaient. Accueil à l'américaine : efficacité et luxe de moyens. Dès la première semaine, la 2ème ATAF (Air Tactical Air Force) équipée de FIAT G91 se laisse décrocher et le combat se précise entre la France et la 4ème ATAF équipée de FIAT G91 et de 3 PHANTOM. La malchance éprouve le 2/11 ; une panne de freins au décollage fait perdre le bénéfice d'une mission entière puisque le règlement prévoit que chaque détachement est responsable de ses pannes et qu'il ne saurait être question de redonner un vol en cas de défaillance mécanique. Parallèlement, une bombe et deux roquettes refusent de partir et allègent d'autant le score du jour. En fin de semaine, la 4ème ATAF est en tête talonnée à 10 points par le 2/11. Rien n'est perdu, le moral est d'acier. La seconde semaine débute mal et l'écart se creuse jusqu'à 45 points. Le mardi matin, trois pilotes de l'escadron rentrent de vol la mine faussement "carton". Rush sur les résultats de la 4ème ATAF... Le "day-off" a changé de camp, l'escadron a repris les 45 points plus quelques autres qui permettent de passer en tête, explosion de joie, cris de guerre, ces minutes sont la récompense d'une préparation intense. Dès lors tout va bien, chacun remplit son contrat et plus jamais la 4ème ATAF ne fut réellement inquiétante. Pour signer la victoire, les six dernières missions s'échelonnèrent entre 17 et 22 points, score qui prend toute sa valeur quand on sait qu'une mission à 15 points est une très bonne mission.

Le palmarès de la coupe WALKER remportée par l'Escadron de chasse 02.011 "VOSGES" est de 586 points contre 540 à la 4ème ATAF et 393 à la 2ème ATAF. Par équipe, le 2/11 se classe premier en navigation, en tir canon et en bombardement. Individuellement, les pilotes se classent 3ème, 4ème, 5ème, 6ème, 8ème et 9ème en navigation, 1er, 3ème, 4ème et 5ème en tir canon, 3ème, 4ème 5ème, 7ème et 8ème bombardement.

Le 2/11 devient alors le meilleur escadron de l'OTAN.

Les vainqueurs

Le Graal !

La mission nucléaire de la 11ème Escadre de chasse avant 1966

Michel Dutrey

Avant le discours du Général De Gaulle du 21 février 1966 qui décida que la France devait quitter le commandement intégré de l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN) ** la dissuasion nucléaire était représentée par deux escadres de F-100 à capacité nucléaire, la 3ème escadre de Lahr et la 11ème escadre de Bremgarten toutes deux basées en Allemagne de l'Ouest-.

Dans chaque escadre, composée chacune de deux escadrons, 4 F-100 équipés de bombes atomiques de 13,5 Kt (kilotonnes) étaient en alerte permanente 24h sur 24. Ces avions se trouvaient dans une zone spéciale protégée par l'armée américaine et un officier américain était seul détenteur du code secret destiné à armer les bombes nucléaires en cas de nécessité.

Les conditions de sécurité entourant ces avions étaient très strictes et placées sous la surveillance des sentinelles américaines, et dont l'application a été parfois assez limite, voir la malencontreuse expérience, entre autres du Lieutenant Paul Dubreuil.

Quoi qu'il en soit, ces missions de guerre changeaient régulièrement et l'officier d'opérations de l'escadron recevait alors les nouveaux objectifs assignés aux deux escadrilles. Il y avait par escadrille une mission principale et une mission secondaire. Les pilotes opérationnels devaient connaître leurs deux missions par cœur et être capables de les exécuter de mémoire, même sans carte, de jour comme de nuit. Il était fréquent qu'un pilote soit "interrogé" sur ses missions en salle de briefing, avec ou sans la présence de l'officier américain.

Lorsque l'officier d'opérations recevait les nouveaux objectifs, il avertissait les pilotes en criant : "mission folders" * tous à vos cartes !!! *folder = dossier, mais du verbe anglais "to fold" plier, c'est-à-dire que ledit folder une fois établi avait la forme d'une carte étroite en accordéon.

Les pilotes se rendaient dans la salle secrète de l'officier d'opérations (il y avait une salle forte où étaient réunies et protégées toutes les cartes et les informations concernant les objectifs, ceux-ci se trouvant évidemment derrière le rideau de fer séparant les deux Allemagnes), ils assemblaient alors les cartes jusqu'à l'objectif assigné en notant toutes les informations utiles pour la navigation : caps, timing, largage des réservoirs supplémentaires, accélérations, passage des lignes ennemies, phase finale, réglage des timers et largage de la bombe puis retour etc, etc…..

Une fois cette navigation tracée les cartes étaient découpées suivant des parallèles au tracé de la navigation : largeur totale environ 20 centimètres, représentant 100 kilomètres sur une carte au 1/500 000. Cette largeur étant en fait nécessaire pour contenir toutes les informations relatives à la navigation. Cette carte ainsi réduite en largeur, mais comprenant toute la navigation du terrain de départ jusqu'à l'objectif était alors pliée en accordéon ; puis les extérieurs étaient cartonnés et numérotés. Les "folders" étaient prêts et ils rejoignaient la chambre forte d'où ils ne ressortiraient qu'en cas de nouveaux changements ou de missions de guerre nucléaire.
Pour les missions d'entraînement, nous faisions d'autres "folders" nous permettant des missions en direction du rideau de fer- soit PRE-ADIZ, soit CROSS-SECTOR-.
ADIZ : "Air Defence Identification Zone" était une ligne géographique située à environ 30 milles (sauf erreur) du rideau de fer. Le rideau de fer étant constitué d'un réseau électrifié, comportant des miradors avec projecteurs et gardes armés, séparant les deux Allemagnes. Les missions effectuées jusqu'à cette limite ne comportaient aucune restriction.
CROSS SECTOR : mission effectuée dans cette zone tampon jusqu'au rideau de fer. Les conditions de vol y étaient très strictes, le contact radio avec le radar américain obligatoire avec transpondeur particulier et altitude imposée. Tout contrevenant pouvant être considéré comme ennemi, intercepté, voire abattu…
Le largage de la bombe réelle comme celui des bombes d'entraînement pour ce type de mission se faisait en L.A.D (Low Altitude Delivery), à une vitesse en très basse altitude proche de la vitesse du son. Depuis le point d'acquisition situé à quelques minutes de l'objectif les "timers" préalablement réglés étaient activés. Lorsque le premier voyant s'allumait, il s'agissait de cabrer rapidement l'avion sous une accélération d'environ 4G comme pour effectuer une boucle (en fait un rétablissement), au deuxième voyant la bombe était larguée et la manœuvre se poursuivant, l'avion en position dos, mais en cap inverse, effectuait un demi-tonneau pour se retrouver en position normale de vol et plongeait pour retrouver la très basse altitude en situation de fuite. Dans le cas réel d'un largage de charge nucléaire, il aurait été nécessaire d'occulter le cockpit et d'abaisser son heaume protecteur pour ne pas être aveuglé par le flash nucléaire.

** La France, à compter du discours (ambigu) du Général De Gaulle ne quittait que le commandement intégré de L'OTAN, car l'adhésion à l'organisation devant durer 20 ans courait en fait jusqu'au 4 avril 1969 (adhésion obligatoire sur 20 ans depuis le 4 avril 1949, date de sa création), un délai d'un

an étant d'ailleurs nécessaire pour officialiser toute procédure. Le temps pour l'organisation de prendre toutes les dispositions nécessaires et prévenir tous les autres membres, dans le cas du retrait d'un des pays du pacte de solidarité. La situation de la France est toujours restée assez ambiguë vis-à-vis de l'OTAN jusqu'à son retour officiel dans l'organisation, car le Général de Gaulle dût démissionner de ses fonctions après le référendum de 1968 et l'adhésion de la France n'a jamais été remise en cause, alors même qu'elle disposait de sa propre force de frappe à 3 composantes : les mirages IV, les sous-marins nucléaires et les fusées du plateau d'Albion.

F-100

AIRCENT : TIR Roquette sur F-100

Denis TURINA

En 1969, je suis désigné comme arbitre au sol à un concours de tir aérien organisé par AIRCENT à Norvenich (RFA). Bien qu'ils ne fassent plus partie de l'OTAN, les Français et leurs "F-100" y sont invités et, pendant une bonne semaine, nous vivons une expérience unique avec la fine fleur des chasseurs bombardiers alliés. C'est à cette occasion que j'ai pu effectuer un vol sur F 104 biplace de la Luftwaffe. Cet avion, qui a tué une bonne centaine de ses pilotes, avait une réputation de cercueil volant. Avec un arbitre allemand en place avant, nous avons contrôlé la navigation d'un candidat et, sur le chemin du retour vers la base, j'ai pu prendre les commandes. Ce qui m'a d'abord surpris, c'est la réactivité et la puissance du moteur.

L'aiguille du badin paraissait liée à la manette des gaz par une tige métallique, à peine élastique. Puis j'ai demandé à manœuvrer l'avion. Nous sommes montés vers 2000 pieds et, à 400kt, j'ai essayé de serrer un peu un virage. Vers 4G, grosses vibrations dans le manche et hurlement du pilote place avant qui se précipite sur les commandes. Pour évoluer, même à grande vitesse, il faut mettre les volets de combat… Grâce aux bords d'attaque basculants, aux volets et à l'aile soufflée, la finale est classique. Même de la place arrière, la visibilité est excellente.

Un soir, au bar, un "senior pilote des F-100" de l'équipe de l'USAF interpelle le lieutenant français Jean-Joseph Brie :

— *« Tu me parais bien jeune pour concourir. Quel âge as-tu ? Combien d'heures de vol ?*

— *J'ai 27 ans et 700 heures de vol.*

— *Je ne te demande pas combien tu as d'heures de vol sur F-100, mais ton nombre d'heures de vol total.*

— *J'ai 700 heures de vol au total dont 350 sur F-100 ».*

Sans un mot, le Senior pose sa bière, fait demi-tour et quitte le bar. Quelques instants plus tard, il revient.

— *« Les Français, vous m'emm… Pour ce concours, on m'a fait revenir du Vietnam parce que j'ai 3500 heures sur F-100, et je me retrouve à jouer avec des gamins ».*

L'équipe française, invitée seulement et hors concours a, je crois, obtenu les seconds meilleurs résultats. C'est un sergent-chef de 26 ans qui, à titre individuel

et au grand dam des étrangers, a remporté le concours "roquettes". Plus impressionnante et très émouvante, la cérémonie de clôture a été pour moi un moment fort de ma vie de pilote. Dans une complicité rayonnante, deux hommes de taille à peine moyenne, deux généraux bardés de décorations, deux survivants portant sur leur corps les stigmates de la Seconde Guerre mondiale, deux monuments passaient en revue les troupes au son des différents hymnes nationaux : Sir Augustus Walker, en uniforme anglais, et Johannes Steinoff, en uniforme allemand, l'air aux anges, souriaient à chaque délégation. Dans les rangs, le silence était quasi religieux : commandant de bord d'un *Stirling*, Sir Augustus Walker avait dû crasher son avion touché, au retour d'une mission de bombardement. Il lui manquait un bras, sacrifié pour sauver un membre de son équipage pris dans les flammes.
Johannes Steinoff avait le visage torturé des grands brûlés. Ses traits avaient fondu dans l'embrasement du *Messerschmitt 262* qu'il pilotait.

F-100 tout équipé

La "Chasse au biberon a 50 ans" ou les balbutiements du RVT en vol

Jean Claude BOITIER.

En 1968, fameuse année s'il en fut (et largement commémorée cette année pour d'autres événements !) le ravitaillement en vol, en FRANCE, était seulement pratiqué par une petite élite, soigneusement tenue à l'écart des contaminations : la "Composante pilotée de la force de frappe". Les jeunes l'appellent aujourd'hui avec condescendance : "FNS de 1ère génération". En vol il s'agissait tout simplement du couple C-135F ravitailleur / MIRAGE IV A ravitaillé. En 2018, chasseurs, bombardiers, transporteurs, mêmes pilotes d'hélicos, s'adonnent à cet exercice avec dextérité, de jour comme de nuit et à presque toutes les altitudes et latitudes.

Revenons donc en quelques lignes à ces "good ol'times" où l'escadron de chasse 3/11 "CORSE", rebaptisé pour la circonstance "Composante AIR de la Force d'Intervention" (CAFI) fut chargé de mettre en œuvre cette technique à partir des quelques 17 F-100D Français (par opposition aux F-100 de l'aide américaine dits PAM). Nous sommes donc fin 1967. Quelques précurseurs : Commandant d'escadron (ROUMILHAC) en tête suivi d'un officier mécano (Gérard RAMAT) et de deux CP "moustachus" (Joseph VERNEX-LOSEY & Paul GADAN), vont faire un bref séjour à BORDEAUX (Mirages IIIB du CIFAS) pour évaluer la difficulté de la technique, apprécier le degré de rigueur et le professionnalisme nécessaire pour réussir cette mission, et se qualifier pour transformer les autres pilotes de l'escadron. Évidemment l'officier mécano n'a pas participé aux vols, mais il a, de son côté, évalué toute la difficulté technique de l'affaire. Pour ravitailler, il faut une perche ad hoc, coudée pour que le pilote puisse voir simultanément le "gland" et le "panier" du ravitailleur. Cela évitera les déboires connus par la 3° EC à REIMS avec ce même F-100 équipé d'une perche droite. Il faut aussi modifier le circuit carburant pour permettre le remplissage en vol du fuselage et des réservoirs de 335 gallons (au lieu des 275 GUS). Pour aller en AFRIQUE, ou ailleurs, il faut une radio VHF multifréquences (TRAP 138) et la modification du circuit radio de bord pour avoir la double écoute UHF+VHF ! J'en passe (comme le paquetage survie !). Bref il faut résoudre un tas de problèmes : définir les équipements, les acheter, lancer la chaîne parallèle qui les installera. Connaissant la vélocité moyenne de la DCMAA (Direction Centrale du Commissariat de l'Armée de l'Air), sachant qu'une partie des équipements doit venir des USA, que le TRAP 138 n'est encore qu'un prototype, combien de temps faudra-t-il avant d'exécuter la 1ère mission avec la cellule de base définie à 3

avions ? La mécanique suit son cours, mais il faut aussi des pilotes dans les avions. Les premiers transformés par le CIFAS (Centre d'Instruction des Forces Aériennes Stratégiques) serviront donc de moniteurs aux autres : c'est l'objet d'une campagne à ISTRES pour un premier groupe de 6 stagiaires, tous CP ou Sous-CP qui passent leur mois de MAI 68 à "dépuceler" joyeusement et journellement les paniers des C-135F de la 93^{e}ERV (Escadron ravitaillement en vol). Qui oserait dire que l'évènement est passé inaperçu à l'époque ? Les instructeurs satisfaits de leurs élèves ne savent plus quoi inventer pour rompre la monotonie des ça-va ça-vient sur les axes 48/49 réservés à l'entraînement ; un jour c'est sans radio, un jour sans amortisseurs de lacet/tangage, décidé à participer au jeu, à la suite d'un contact un peu brutal sans doute, je propose un jour de continuer sans "gland". L'instructeur peu sensible à mon humour et fatigué aussi de mes brutalités me suggère plutôt de préparer un C/R de perte en vol avant d'aller chercher ce "gland" à la nage du côté d'AGDE ! Silence froissé dans le cockpit du F-100F ! Durement, mais sans autre anicroche, la qualification est acquise pour les pilotes, les avions, et nous avons l'agrément des FAS pour poursuivre l'entraînement dans un créneau hebdomadaire. Le rythme des "PREVAC", "ACTIJOUR", "ACTIVOL" pour dialoguer avec le C.O.FAS (Centre Opérations) est vite assimilé. Quel avantage de pouvoir, au cœur de l'hiver lorrain, aller chercher le soleil là où il se trouve, souvent pas très loin d'ISTRES ! et d'aligner en fin de mois grâce à ces missions une dizaine d'heures de vol de plus que les copains. Il faut bien en effet s'entraîner aux vols "longue distance" de demain. Le maximum est fixé à 6h de vol avec 2 ravitaillements dans la mission. Personne ne cherche à l'outrepasser : avec 2h de vol de nuit pour terminer c'est bien assez long ! Le total annuel atteint facilement 250h (pour moi 1968=236h ,1969=272h). Sur avion de combat, les jeunes vont rêver : z'avaient la santé, les Papis !... Avec un pareil outil, l'hexagone nous parait vite un peu petit ! Les "longues jambes" du F-100 fourmillent, les pilotes s'impatientent, vite un os à ronger ! C'est la mission "Fontanelle". Bousfer, vous connaissez sans doute cette base proche d'Oran. Elle est restée une escale support de l'Armée de l'Air jusqu'en 1970. Il est bon d'y manifester la présence française autrement que par les avions du COTAM (Centre Opérations du Transport Aérien) qui font la route du SAHARA : Colomb-Béchar et autres lieux. Un protocole d'utilisation franco-algérien en définit l'usage. Un beau mercredi, notre jour "FASte", après le "plein" habituel sur les axes 48/49, la patrouille met le cap Sud. Après les Baléares, nous pénétrons dans la FIR d'Oran et c'est l'inconnu. À la radio d'abord, les dialogues sont surprenants ; ils commencent

généralement par un long monologue du chef de patrouille du genre « *Oran, Oran, Ici Vanoire Oscar, me recevez-vous ? parlez* ». Répétez-le 10 ou 20 fois, même en anglais, ça fait plus riche ! Les minutes passent, les côtes d'ALGÉRIE apparaissent et tout à coup quand on ne l'espère plus une voix lance « *Allo, ici Alger, c'est toi Oran ?* ». Avec l'accent "comme là-bas, dit", l'atmosphère se détend et on continue. Autre inconnue : la météo ! Météosat n'étant pas encore inventé, les balbutiements du BLU ne mettent pas vraiment la grenouille à l'aise dans son bocal ; il faut donc aller voir et si ça ne nous plait pas, on retourne à Istres, car TACAN ET SPAR locaux ne sont pas d'une fiabilité sans reproche. Quand tout se présente bien, la patrouille s'offre une reconnaissance à vue de la côte algérienne jusqu'au MAROC avant l'atterrissage. En soirée une découverte décevante d'Oran "l'Algérienne", splendeur déchue et le jeudi matin, retour direct vers Toul 2h30 de vol sans histoire ni ravitaillement en vol. Cet avant-goût de l'AFRIQUE calme les impatiences et les appétits grâce à quelques langoustes et gigots savoureux qui améliorent l'ordinaire. Au rythme d'une mission tous les 2 mois environ, "Fontanelle" finirait aussi par lasser, mais avec la fin de 1969 la fièvre monte dans la marguerite du 3/11 : la première vraie mission CAFI vers le SÉNÉGAL et Dakar est déclenchée, en entraînement, dans le cadre d'accords bilatéraux franco-sénégalais. Décollage prévu d'Istres le dimanche 14 décembre, retour le jeudi 18. La météo, la mécanique, la grippe même jouent contre nous, en vain, jusqu'au 13 au soir. Il faut encore dégivrer les avions à Istres le dimanche matin avant le départ (-6°C dans la nuit). Enfin à 8h20 locales la cellule de 3 F 100 décolle après sa nourrice. Après un essai de "tétine", on s'installe confortablement au FL 310 avec un petit 0,80 de Mach pas très stable. Après une heure de vol, passé Gibraltar, le TACAN inconnu en AFRIQUE ne sert plus à grand-chose sauf éventuellement à évaluer la distance qui nous sépare du C 135 ! Pas passionnant ! Dans les biplaces, on se raconte les dernières de la 11, mais en monoplace (Que faire en un gîte. ?) Eh bien, on écoute le radiocompas, position "Voice", pour faire des mesures de distance travers sur tous les émetteurs, soigneusement répertoriés avant le départ qui diffusent en ce dimanche matin tango & pasos jusqu'aux Canaries, rocks & slows ensuite sur Radio Nouakchott ! De temps en temps, jaugeurs et nourrice se manifestent : les ravitaillements cassent la monotonie : ceux de la bête et du pilote, en alternance évidemment. Outre son pétrole, le "gros" consent à nous délivrer quelques infos : HEA (Heure Estimée d'Arrivée) à Dakar, météo à l'arrivée, bruit de bouteille qu'on débouche...à la santé de la "chasse" : le désert sous les ailes ça donne soif ! Enfin, voici Dakar qui apparaît... au radar du C-135

d'abord, aux yeux des chasseurs ensuite. Accueil chaleureux par le Colonel Laffineur commandant la BA-160 de Ouakam puis détente : l'air est à 25°C, l'eau à 23 ; il y en a pour tous les goûts. Couleur locale aussi : dans le négoce des souvenirs comme à la Taverne du Port ! Mais la mission ne fait que commencer, il faut ménager ses efforts, car demain "Phacochère 69" nous attend (pour la SPA 69, bien sûr !). Il en fallait un qui s'y colle de l'escadrille adverse et pourtant la meilleure : je le serai ! En route donc, à 6h du mat, dans la Jeep débâchée de nos "camarades", pour chercher ce foutu cochon, qu'on finit par rattraper vers 12h après 300km de tôle ondulée. Et ça continue dans un 4X4 Renault "trans" bâché (à cause de la radio... et en graphie, seulement) pour me familiariser avec l'environnement, bruit, poussière, population locale curieuse et joyeuse. À Koungheul, le soir voici le gros du convoi, une centaine de véhicules légers, et le lit Picot à la belle étoile, sous la moustiquaire. Un camarade officier juge opportun de m'entreprendre sur l'œuvre de St John Perse : je ne crois pas l'avoir entendu longtemps !

Mardi matin, c'est la grande démonstration des F-100 le long de la route de Tambacounda : 2 missions, une pour les bleus et une pour les rouges. Un Tripacer de l'Alat (Aviation Légère de l'Armée de Terre) marque les objectifs, parait-il, et sans rien voir je relaie les ordres ! Mission terminée, je quitte les camarades de l'Armée de terre pour tomber entre les mains... d'un camarade transporteur ! Il me ramène comme un pacha (ou comme une loque !) dans son "Dak" (ou son Nord ?) VIP où j'ai enfin bien dormi !

Mercredi, repos, bien gagné, et tourisme, Gorée oblige. Et voici déjà l'heure du retour : jeudi 9h, avions et pilotes fonctionnent toujours aussi parfaitement, mais ne peuvent néanmoins rallier Toul directement : la FATaquie git sous neige et brouillard, quelle surprise ! Peu importe, en fait, puisque le succès est là : le ravitaillement en vol ça marche aussi pour des chasseurs, l'appui feu outre-mer est possible dans des délais que le vol sans escale raccourcit considérablement. Il est également possible de s'affranchir sans grand retard d'une interdiction de survol éventuelle et les FAS ont aussi pu constater que ces casse-cous (?) de chasseurs ne mettaient pas en péril leur précieux C-135. Pas plus qu'un coup au but ne valide une qualif' de tir, une telle mission réussie ne validait pas vraiment le concept. En avril 1970, rebelote donc, destination Djibouti via Fort-Lamy (on ne connaissait pas N'Djaména !) et retour. On ne prend pas les mêmes, mais j'en suis (qualité du pilote, sûrement !) En fait ça ne m'arrange pas, ma femme attend son 3ème pour le 15 avril (date exacte rapportée a posteriori bien sûr) et a pris la mauvaise habitude de ma présence dans ces moments-là. Je plaide donc la

cause qui me fait plaisir : «*T'en fais pas chérie tout se passera bien, les copains sont là et sont sympas, et de toute façon « il » (ça aussi je l'ai su après) attendra sûrement le retour de son père !* » L'affaire n'est pas aussi gagnée que mon optimisme habituel l'affiche : départ le jeudi 2 avril pour 10 jours. Cette fois c'est le grand jeu : 4 étapes en ravitaillement en vol, des vols sur place. Il faut des rechanges, de matériels et de pilotes, un échelon précurseur qui part en DC6 vers Djibouti le 1er avril, un Noratlas qui fait le tour de l'Afrique pour promener notre précieux oxygène liquide. Comme d'habitude, c'est le dimanche matin à 7h que nous remplaçons la grasse matinée par le décollage d'Istres. Voici l'Algérie et le premier ravitaillement au-dessus des Monts des Ouleds-Naïls, le désert et ses oasis fameuses, Ghardaïa, El Goléa, Tamanrasset, puis le Niger et 2ème ravitaillement vers Agadès. Difficile de suivre la navigation du "Gros" : la visibilité devient brumeuse, les balises rares et peu puissantes, l'équipage peu loquace ; on évoque "La Piste Oubliée" ...qui débouche enfin sur le lac Tchad. La brume, habituelle dans ces parages, aurait, semble-t-il, eu quelque influence sur la navigation de notre fidèle "nounou". Un petit défilé genre folklore local termine la 1ère partie de la mission : les thermiques en sont sûrement responsables, il fait déjà 39°C à l'ombre... et ce n'est pas ce qu'on trouve le plus facilement sur un parking à Fort-Lamy ! Réconfort au Mess, sieste, piscine, petit tour de couleur locale à La Boule Rouge après-dîner, mais La Tchadienne malgré sa "clim" bruyante apparaît vite comme un mal indispensable.
Le lendemain 6 avril, de bonne heure et sans humeur, 2ème étape : Fort-Lamy > Djibouti. Au décollage petite inquiétude : comme prévu les 3 F-100 décollent avant le C-135 et au cours du rassemblement sur un 360°, nous apercevons l'ombre du C-135 décoller de la piste dans les 100 derniers mètres !! (Commentaire après : « *nous avions 1kt de rab au contrôle V1* »). La végétation, toujours aussi clairsemée et inhospitalière, est heureusement coupée des larges bandes verdoyantes du Nil Blanc puis Bleu (chatoyant, n'est-ce pas ?). Khartoum Contrôle parle anglais : il y a donc non seulement des pilotes dans les avions, mais aussi des contrôleurs au sol ! Au fait, quelle autorisation de survol ?... Passons ! Voici l'Erythrée, Asmara et ses fameux soleils d'or fin, puis le bleu de la Mer Rouge (facile !) et enfin Djibouti : tout le monde descend ! Accueil chaleureux, la confrérie de la chasse joue à plein : les "gonfleurs d'hélice", fiers à juste titre de leurs AD4 Skyraiders (E/C 1/21 Aurès-Némentcha) se montrent pleins de sollicitude pour les "lampes à souder" qui viennent si vite de si loin ! La barre des pots et dégagements se place naturellement très haut : moyens

financiers obligent, certes, mais pas seulement puisqu'une haute autorité locale invitée à un vol en biplace oublie de remercier ; l'émotion, sûrement !
L'accueil de la Légion Étrangère à Ali Sabieh ? Inoubliable ! mais c'est curieux de constater que le souvenir en est bien flou ! Et cette balade en H-34 au lac Abbé puis au-dessus du Goubets : même si les requins et les raies Manta ne sont pas visibles, on re-checke sa ceinture avant de les chercher du regard par la porte ouverte. Et ces plages merveilleuses, Dora-Lé ou autres, où l'on se baigne au milieu des poissons de l'aquarium ! Mais c'est déjà l'heure du retour : je suis programmé pour rentrer en DC6 ; Le Caire et ses Pyramides m'attendent (depuis 40 siècles qu'elles n'ont rien vu !). Eh bien non, j'attendrai (près de 30ans !), les Pyramides aussi, puisqu'à la dernière minute mon commandant décide de m'attribuer une place dans le C-135 histoire d'avoir un pilote "spare". Les bahutages recommencent, car comme chacun sait le cargo du C-135 ressemble à un sous-marin ce qui est idéal pour le tourisme et le bronzage ! En fait les copains n'ont pas eu le moindre besoin de se faire remplacer. Les Pyramides ont été remplacées par 48 heures sur le parking de Fort-Lamy à attendre le dépannage du "gros". Puis le pire cas à l'arrivée : les copains ont filé non-stop de Fort Lamy à Toul, et je me suis retrouvé sur le parking d'Istres avec les bagages, les douaniers, et...le train pour Toul (arrivée 21h54 avec changement à Avignon et Lyon !). À l'arrivée une copine sympa, (elles l'étaient toutes !) : « *Bravo, Chaix, ta femme a eu des jumeaux, ça s'est très bien passé !* ». Ça sentait le coup, bien monté : à Régina Village la maison est vide, le champagne est chez la voisine, ... ma femme aussi, qui se moque ! Le lendemain on rit moins, c'est la clinique pour de vrai (merci, ça s'est bien passé !)
Revenons-en à la technique du ravitaillement en vol, ou "biberonage". Aujourd'hui où tous les chasseurs sont ravitaillables en vol, imaginez l'enfer qu'auraient été, ou que seraient nos OPEX, … à la manière des Vautour des années 60 ! L'origine de la technique est datée de 1934 aux USA (façon bricolage, certes !), mais en 2018, quoi de neuf ? Ah oui, on ravitaille depuis 20ans déjà de satellite à station orbitale !

La Défense des couloirs de Berlin

Pierre AMARGER

Le charme de la 11ème Escadre, au début des années 70, était dû bien sûr au F - 100, mais aussi à la diversité des missions qui lui étaient assignées :

- Tenue de la PO de jour, on disait aussi QRA à Toul (Quick Reaction Alert) : deux avions armés canons et Sidewinder (800 obus et 1 Sidewinder par avion) ; le missile était monté sur pylône interne en Y inversé comportant 2 points d'emport missile chacun.
- Participation aux exercices OTAN en missions d'attaque au sol ou à la mer (sans combinaison étanche). Lors des attaques sur la 6ème Flotte américaine en Méditerranée, l'armement simulé était la roquette Zuni de 5 pouces.
- CAFI : composante air des forces d'intervention en Afrique
- Participation à la mission Live Oak (défense de l'accès libre à Berlin) avec nos camarades anglais et américains exclusivement : cet accès, hors avions d'arme, était assuré par 3 couloirs aériens et terrestres, la régulation étant prise en charge par une cellule de coordination située dans un coin du Ministère de la Justice du Reich, à Berlin. Ce lugubre bâtiment abandonné était resté en l'état depuis le 8 mai 1945. C'est là que les auteurs de l'attentat contre Hitler en 1944 ont été jugés puis immédiatement pendus dans l'arrière-salle simplement séparée par un rideau... sordide !

Arrivé en juillet 70 à l'escadron 2/11 que j'avais déjà rencontré en campagne de tir à Cazaux et qui venait de remporter le Tactical Weapon Meet, je fus rapidement lâché sur F-100D après 4 vols sur le biplace. Quelques mois plus tard, les biplaces furent regroupés au 3/11qui devint l'escadron de transformation. En septembre, départ du 2/11 vers Gütersloh pour l'exercice annuel Live Oak. Mais pour moi ce fut un départ avec 3 jours d'avance en Renault 4L militaire avec un Sergent-Chef, ancien fusiller commando en Algérie, et un jerrican d'essence dans le coffre pour assurer l'autonomie… Quel spectacle de puissance que la traversée de la Ruhr, la densité et la hauteur des cheminées de ces usines neuves, de ses autoroutes larges et gratuites de ses villes neuves et propres. La Lorraine fumait aussi, mais c'était une fumée orange qui remplissait les vallées, de vieilles usines couleur de rouille et le plateau lorrain quasi désertique, bien vert de ses forêts autour de villages archaïques (le tas de fumier dans la cour de la ferme) ... Le vendredi après-midi nous prenons nos quartiers sur cette base RAF équipée de Lightning de Défense aérienne. C'était en effet la base RAF la plus proche de la frontière interallemande. L'endroit était

en effervescence, préparant la journée "portes ouvertes" et la présentation aérienne. Le lendemain nous assistons aux répétitions au cours desquelles l'un des avions d'une patrouille de 4 Lightning eut des ennuis de positionnement du train principal : il éparpilla sur la piste une quantité de débris et s'arrêta sans plus de dommage ; le commandant de base mit tout son personnel sur la piste qui fut rapidement opérationnelle... belle démonstration ! Le lendemain, la foule allemande était nombreuse à assister au spectacle :

- au sol, intervention des hommes de l'Air Regiment (les fusiliers commandos que nous rétablirons quelques années plus tard dans leurs missions)
- en vol, patrouille acrobatique, simulation d'attaque de la base et enfin une démonstration des gros hélicoptères de la RAF. L'un d'eux décolla, avec sous élingues une Renault 4L bleu marine exactement semblable à la nôtre. Il fit un petit tour sur la zone en prenant de l'altitude et vers 1000' ... largua la 4L ! Silence incrédule de la foule puis cri de panique lorsque la voiture explosa dans l'herbe. J'étais figé sur place par la hardiesse de la manip et la question : qu'en est-il de notre 4L ? J'avais correctement garé la voiture ... pourquoi s'en prendre aux 2 Français ? En effet, on voyait peu de 4L en Allemagne, elles étaient plus nombreuses en Afrique ! et en plus bleu marine. Je constatai plus tard que bien évidemment, notre voiture était toujours garée devant le mess..., hasard et humour anglais !

Le lundi, j'accueillais avec plaisir les avions du 2/11 par un temps maussade, la météo fut très mauvaise cette semaine-là, les vols rares ; je n'ai pu participer qu'à une seule mission, avec le seul souci d'un pilote à l'instruction : ne pas perdre de vue son leader. Nous avons eu le temps de sympathiser avec les pilotes de Lightning, un gros chasseur, le dernier de conception anglaise ; les ingénieurs s'étaient surpassés en matière d'originalité. En QRA, les avions en alerte étaient "équipés" de tronçons de manche à balai de 50cm qui maintenaient la verrière en position ouverte ! En l'absence de cale, la verrière s'abaissait, l'équipe d'alerte ne pouvait alors plus tenir les délais. Un coup d'œil dans la cabine (étroite) pour constater qu'un mécano avait dû renverser un sac d'instruments et les boulonner là où ils étaient tombés ! L'altimètre de secours avait la taille d'une grosse montre ; c'est impressionnant pour un avion aux performances spectaculaires. Nous étions loin de l'ergonomie des avions US, en particulier du F-100. Ces Lightning ne participaient qu'à la partie Défense Aérienne de l'exercice avec un escadron de la 13 EC, je crois. Ils veillaient à tout franchissement de l'ADIZ (zone tampon le long du rideau de fer d'une

cinquantaine de kilomètres en territoire ouest-allemand), dans un sens ou dans l'autre, ce qui les a conduits, en 1972, à abattre un Harrier de la RAF en route vers la DDR, sans son pilote puisqu'il s'était éjecté après une panne moteur (exercice connu à la 13 EC). Il s'agit d'ailleurs de la seule victoire aérienne d'un Lightning ! Les missions d'attaques au sol se déroulaient selon la procédure OTAN qui va beaucoup s'améliorer dans les années qui suivent et en particulier, chez nous, avec la création d'une école de formation des FAC (Forward Air Controler). Les objectifs militaires, PC de division, chars de combat ... étaient intéressants, situés sur le camp de manœuvre de Sennelager et aussi en terrain libre. La Météo compliquait souvent l'acquisition visuelle et rendait les attaquants vulnérables au AAA (artillerie anti-aérienne), ZSU 23-4 et 14,5, sans parler des missiles. L'armement (fictif) le plus adapté était celui délivré en Skip (M-117-R et Napalm que nous tirions régulièrement à Suippes et à Cazaux) et avec léger cabré pour les Roquettes de 2,75 et le canon. Bien sûr, notre faible niveau en anglais n'aidait pas ce qui nous a conduits à intégrer un pilote de l'escadron à l'équipe de FAC. J'ai eu l'occasion, au cours de ces exercices d'effectuer 2 vols en Back Seat sur Harrier, décollages courts et atterrissage verticaux. La réponse au moindre déplacement de la manette était remarquable ; le moteur "enroulait" extrêmement vite, l'accélération était importante, du type F-104 ! Le circuit d'atterrissage était classique jusqu'au début du dernier virage puis la vitesse décroissait, le pilote braquant les tuyères vers le bas, augmentait simultanément la puissance vers le maximum et stabilisait l'avion à quelques mètres du sol. Mais cela provoquait l'allumage de la lampe rouge (ingestion de gaz chaud), ce qui nécessitait par conséquence une réduction de la puissance. On descend d'1 ou 2m, on réajuste la puissance, etc…, c'est sur le fil du rasoir. Nous avons fait plusieurs présentations d'atterrissage, pétrole restant à moins de 200lbs, puis ATR final. Un petit incident : le Harrier se pose verticalement, aérofrein partiellement sorti pour stabiliser l'avion. Dans ce cas précis, l'AF était entièrement ouvert et nous nous sommes donc posés dessus ! Mon deuxième vol sur Harrier a été perturbé par une panne sérieuse amenant le pilote à ne plus toucher aux tuyères et à nous poser très vite, comme un F 104, vers 200 kt ! Le Harrier demandait beaucoup de maintenance : pour changer un réacteur, ce qui arrivait souvent, les mécanos commençaient par démonter les ailes ; sur F-100, il fallait sortir la partie arrière du fuselage avec l'empennage. C'était plus simple et plus rapide sur Jaguar. À ce propos, je regrette que le changement d'un moteur gauche, à Eglin lors de Red-Flag 81-3, n'ait pas été filmé : les mécanos en tenue de sortie (veste, chemise blanche) en

train de travailler sur l'avion et notre Col Pissochet, telle la mouche du coche (avec mes respects mon Général) sautant sur place pour accélérer la dépose et le remontage, puis procédant aux essais du moteur. Nos excellents mécanos ont battu tous les records, en assurant la sécurité ! Pour en revenir à nos F-100 et à Gütersloh, notre commandant de base, le Colonel Gouret, est venu nous rendre visite un après-midi : il arrivait au bon moment, car l'un de nos avions avait subi une collision avec un gros volatile, un bec de bord d'attaque était déchiré. Nos mécanos ont fait un échange standard avec l'avion de notre Colonel qui repartait à Toul en fin d'après-midi avec l'avion endommagé. Peu après son départ, un groupe d'officiers anglais est passé devant nos F-100 que nous avions tous déclarés disponibles. Or, ils savaient que l'un d'eux s'était posé en Emergency après la collision. Ils avaient donc un doute sur notre disponibilité.... Puis la base de référence fut Fassberg, base de la Luftwaffe située à moins de 7NM de la frontière interallemande. Cette base était occupée par les escadrons anglais et français à l'occasion des manœuvres Live Oak. Les bâtiments étaient sans aucun luxe, mais dans un état impeccable : la rigueur allemande parfaitement fonctionnelle. La zone vie et la zone opérationnelle étaient bien séparées ; des petits bus assuraient la navette. À l'entrée de la zone OPS, avant d'accéder à l'escadron nous subissions deux contrôles effectués par des appelés du contingent en treillis et armés qui arrêtaient le véhicule, montaient à bord et demandaient nos papiers *« Ausweis Bitte* ». Le divertissement était de jouer au chat et à la souris avec eux en descendant par la porte arrière, en nous cachant sous les sièges ..., mais nous perdions à tous les coups. Pendant une semaine 2 fois par jour, nous étions contrôlés à deux reprises sur 1,5 km ; avec le plus grand sérieux, sans un sourire : impressionnant !

Arrivée des F-100 à Fassberg

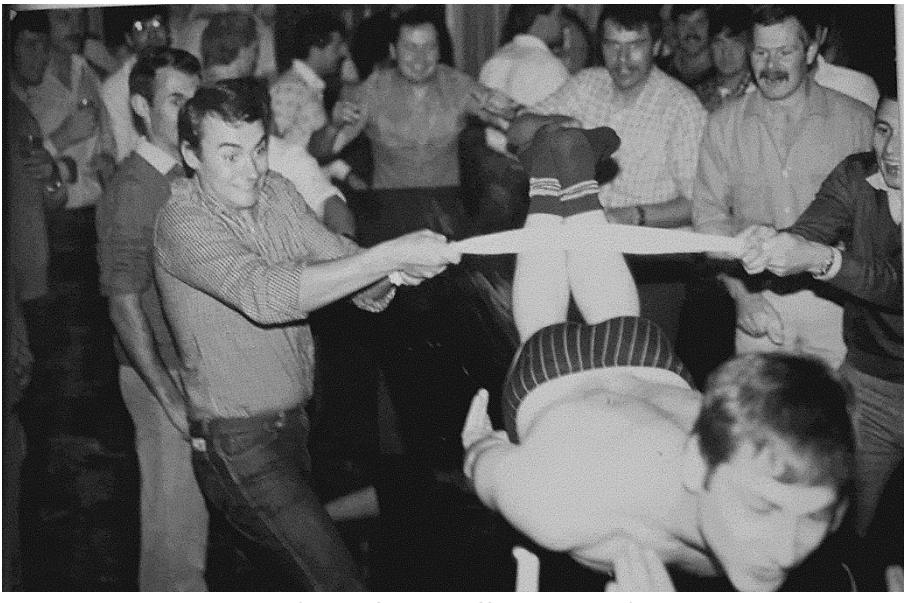
Là encore, j'étais arrivé la veille en avion de liaison avec deux contrôleurs et un officier mécanicien. Le temps était calme, sans vent, ensoleillé, mais brumeux et la visibilité oblique était faible. Le terrain sans aide à la navigation est situé au milieu d'une lande ressemblant à notre Sud-Ouest. Le 2/11 avait décidé de réaliser une mission de qualification CP (chef de patrouille) pour la dizaine d'avions du détachement. La mission était constituée d'un exercice de défilé sur la base après le décollage de Toul, puis d'une montée en PC vers 20 000ft, d'une navigation vers Hanovre équipé d'un VOR-DME et cap 030 vers Fassberg à 30NM. Les 10 avions descendent, passent à côté de Celle (15NM), et se perdent sur la lande. Le niveau de pétrole descend aussi avec le moral des pilotes : chacun pour soi. Je vois presque simultanément une patrouille de 4

avions à 5000ft en spirale descendante vers la piste 09, puis une autre patouille en TBA (très basse altitude) sur la 09 et encore une autre sur la 27. Les contrôleurs stupéfaits ont posé leur micro : une très belle arrivée pour une première fois à Fassberg ! Les Brits se sont moqués, mais ils avaient beaucoup moins de soucis en navigation, car leur Harrier était équipé d'une centrale inertie. Les jours suivant la météo est revenue à la normale pour la région et le mois de septembre : perturbations et fronts pluvieux de Sud-Ouest. Lors d'une mission la patouille de 8 avions était dirigée par un CP ancien, silencieux et serein, le Squadron Leader Anglais était en place arrière de l'un des leaders de patrouille légère. Alors que nous approchions de la zone d'attaque, les nuages accrochaient les collines et nous sommes passés IMC (dans les nuages) sans monter. Dans quelques trous je voyais la cime des sapins très proches et on continuait à basse altitude. Puis le Leader annonça *« On monte »* pour repasser en VMC (conditions de vol à vue) ce qui se produisit au-dessus de 20.000' et ce sans aucun contact radio avec le Contrôle Radar. Après 2 à 3 minutes, notre patrouille légère a un contact visuel sur 2 F-100, qui ne peuvent être que des nôtres ! Nous descendons sous contrôle radar sur la fréquence 243 (fréquence de détresse). On passe alors sous l'altitude de sécurité pour retrouver les conditions de vol à vue ce qui affole le contrôleur. Nous nous posons sans dommage à Fassberg. Sauf un dommage collatéral : la colère noire du Squadron Leader Anglais qui interdit à ses pilotes de monter en place arrière de ces Frenchies ! Si on survit à ce genre de vol et de comportement, si l'on réfléchit un peu, alors on apprend beaucoup.... Je tire deux enseignements principaux professionnels de ces exercices :

- Nous avons eu beaucoup de chance de ne pas perdre de pilote ni d'avion.
- Nous nous entrainions pour une mission qui en cas de conflit réel aurait été meurtrière. Les Américains au Vietnam ont perdu 186 F-100, abattus par les AAA.

Mais en Europe, il s'agissait de la Guerre Froide, donc principalement de dissuasion et personne ne voulait de confrontation ni d'un côté ni de l'autre. Nos ennemis potentiels se contentaient de brouiller nos Tacan qui indiquaient toujours un gisement au 090, cap à prendre pour aller directement en Allemagne de l'Est ! Nous avons tous gardé d'excellents souvenirs des contacts amicaux avec les escadrons anglais, en particulier au Mess. Leurs tables sont très longues et larges et se prêtaient bien à un jeu "aéronautique" qui était le suivant : les pilotes d'un camp propulsaient un pilote de l'autre camp qui glissait

sur le ventre et criait "Barrière, Barrière". Il devait alors accrocher avec ses pieds



Raoul et P'tit Lu faisant office de barrière…

une corde tendue par ses collègues, pour éviter de tomber en bout de table.
Nous avons aussi découvert à Gütersloh la salle préférée du gros Hermann (Goering). Il y rencontrait les jeunes pilotes de la Luftwaffe et les assommait de ses histoires invraisemblables vécues lors de la Première Guerre. Il s'écriait devant leur incrédulité : « *Que cette poutre au-dessus de ma tête m'écrase si je mens* ». D'habiles charpentiers avaient réalisé un mécanisme qui produisait un grand bruit lorsque cette fameuse poutre s'ouvrait en deux et tombait à quelques centimètres de la tête de l'affreux personnage. Ce dispositif déclenché par un câble tiré par un participant fonctionnait toujours dans les années 70 (Deutsche qualität) !
À Fassberg, le commandant de base nous infligea un "Formal Dinner" au cours duquel nous avons dû quitter nos combinaisons de vol et enfiler nos plus belles tenues. Les deux commandants d'escadrons reçurent une magnifique paire de cornes montées sur bois, d'un mouflon local vivant dans la lande proche. Moment de surprise et de flottement, car une paire de cornes a la même signification chez nous que chez les Anglais, mais pas chez nos hôtes allemands. Nous avons eu droit aussi aux discours officiels des trois chefs, sans humour .... La rigueur des conditions de vie des militaires allemands nous imposa les mêmes repas, midi et soir, toute la semaine :

- à midi la grosse soupe qui a fait marcher la Wehrmacht jusqu' à Moscou, et rien d'autre.
- Le soir, charcuterie ou poisson fumé.

Le tout d'excellente qualité ; mais insupportable après trois jours. Je n'ai trouvé pire que sur les bases Néerlandaises ...

Quel bilan pouvons-nous tirer de ces exercices ?

Je n'ai décrit ici que des missions qui m'ont marqué ; les missions réussies n'ont pas d'histoire ! On apprend toujours plus de nos échecs ... À cette époque TLP (Tactical Leader Program), TAM (Tactical Air Meet), Red Flag n'existaient pas, mais il était indispensable de :

- maîtriser le terrain où nous serions amenés à combattre, ou du moins ses approches.
- maitriser les procédures Otan et si possible, les améliorer
- améliorer le niveau en Anglais

Nos camarades anglais, situés sur la même base nous apportaient beaucoup d'informations et d'enseignements. En fait nous étions très proches par l'organisation en Escadron, par l'esprit d'initiative, par la passion du métier et par le faible niveau de rémunération.

Quels étaient les atouts de la 11 EC sur F-100 ?

Nous pouvions nous poser partout en Europe et être remis en œuvre - sauf en France ! Je me souviens d'un déroutement sur la base de Dijon de nuit (panne de CSD). La procédure imposait de couper le réacteur au toucher des roues. Mon avion a passé la nuit sur la piste, car personne n'a trouvé la barre de remorquage adéquat. Ils ont aussi essayé de pousser le F-100 à la main ! Ce n'était pas un Mystère IV... La moitié de la 2ème Escadre était en vol de nuit également et s'est donc posée à Luxeuil. Le lendemain, au Mess, les brillants chasseurs me faisaient la gueule...nous étions de simples "mud movers", des pèquenauds...

Cet avion pouvait emporter tous types d'armements, le Dash One (manuel d'utilisation) prévoyait tout, expliquait tout. Nous passions notre temps à tirer et larguer armements inertes et bons de guerre.

AIR/AIR

Le viseur GBRA-4 couplé au télémètre Radar (0 à 9.000ft) nous permettait de faire des "cartons" en tir Soulé ou Panneau, même à 3 g, même à plus de 35.000' et en supersonique (sur soulé). Quand j'ai pu comparer les résultats à ceux des Mirage III, F1 et Jaguar, nous étions très au-dessus pour tous les pilotes de la 11EC. Ceux-ci avaient le même niveau de qualité que toutes les escadres de chasse, mais le viseur du F-100 était supérieur. Nous avions beaucoup d'obus à

tirer : notre allocation était très supérieure à celle des avions français donc nous tirions beaucoup, avec un excellent viseur et 4 canons, 200 obus par arme ! Nos tirs A/A prévoyaient également les Sidewinder que nous portions sous les ailes en QRA (4 points d'emport). Il est vrai que parfois le missile avait plus d'heures de vol que le pilote, donc des trajectoires et des résultats aléatoires.

AIR/SOL

Nous tirions donc tout ce qui était stocké dans les soutes. En fait nous étions presque en campagne de tir permanente. En relisant mes carnets de vol j'ai découvert plusieurs tirs de bombes ANM-64 et 65. Internet indique qu'il s'agit de bombes d'usage général de 500 et 1000lbs utilisées pendant la 2ème guerre mondiale et retirées du service dans les années 60, mais toujours disponibles en France en 1973. Nous décollions avec 2x500lbs en externe, 2 bidons de 275 ou 335 GUS en intermédiaire et 2x1000lbs en interne, cap sur Captieux pour un tir simultané des 500lbs, puis les 1000lbs, l'une après l'autre. Ceci en semi-piqué entre 30 et40 degrés. Nous effectuions aussi du tir roquettes de 2.75 et de 5 pouces / du tir Napalm / du tir des M-117-R bombes freinées de 750lbs et du tir canons. Nos grands chefs, dont le CEMAA (Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air), le Général Gauthier qui avaient vécu 1940 et tiré leurs premières munitions en combat savaient quelles étaient les priorités d'un entraînement du temps de paix … Merci à eux.

Quelques chiffres concernant le F-100 : 2294 exemplaires furent produits / 889 furent perdus par accident / 186 abattus par AAA au Vietnam + 7 détruits au sol par les Viets / Construit pour 3.000 H de vol, puis porté à 7.000 H après un renfort de voilure suite à rupture lors d'une présentation en vol des Thunderbirds.

Si vous pouvez lire ça, vous êtes trop bas !

Entretien avec le Capitaine REBOUL.

— Pour vous que représente l'exercice "Red Flag" désormais effectué tous les ans par les pilotes de la FA Tac ?

Red Flag permet à un pilote dans le cadre d'un exercice de faire les dix premières et fatidiques missions de guerre, dans lesquelles statistiquement, les armées de l'air subissent les plus grosses pertes.

— Que vous a apporté votre participation à Red Flag ?

Les points positifs sont nombreux : le voyage, avec de nombreux ravitaillements en vol, la connaissance de l'aéronautique américaine, les procédures américaines, la langue. Mais Red Flag constitue surtout une expérience incomparable parce qu'elle permet au pilote d'utiliser réellement son avion de combat en tant que tel.

— Pouvez-vous décrire la journée type d'un pilote participant à Red Flag ?

Si l'on vole le matin, tous les participants à l'exercice du jour vont au "mass-brief" vers 7h30. Ensuite, il y a briefing inter-patrouilles, c'est-à-dire entre les pilotes de chaque nation. Après, intervient le vol proprement dit et à son issue se déroule le "mass-debrief", tout le vol ayant été enregistré dans des conditions fantastiques, une restitution telle que l'on peut tout voir : les éléments de vol de l'avion, vitesse, hauteur, vraiment tout ... On peut même voir ce que le pilote voyait lors du vol. Si l'on vole l'après-midi, c'est la même chose, mais le mass-brief a lieu vers 11h30 et l'on termine vers 19h30 -20h 10. — Quelles sont les sensations d'un pilote sur le Range ?

On a l'impression que c'est vraiment la réalité telle qu'on l'imagine en cas de conflit. Les contre-mesures s'allument. Il faut faire le maximum pour ne pas se faire "détruire". Au bout d'une heure de vol, ce qui n'est pourtant pas très long, les pilotes rentrent éprouvés. Mais c'est super. Les armements réels sont utilisés "pour de vrai". Même lorsqu'on se rend sur le champ de tir en France, ce ne sont pas les mêmes sensations. Au niveau des débriefings, nous éprouvons quelquefois une peur rétrospective. En fonction du numéro qui nous est attribué, on se dit : "là, c'est moi qui serais mort en temps de conflit réel". Cela fait un drôle d'effet.

— Auriez-vous souvent été touché ?

C'est variable. Force est de constater que la menace sol-air paraît beaucoup moins mortelle que la menace air-air. La première est relativement connue et est bien prise en compte par nos contre-mesures. En revanche, la menace air-air représente 90% des pertes, si on n'y est pas suffisamment préparé.

— Et les contacts avec les pilotes étrangers ?

De pilote à pilote, les contacts sont bons, sauf lorsqu'on parle des avions américains : tout devient alors "classified".

— Quelles forces étrangères avez-vous côtoyées cette année *?*

Les Américains, bien sûr, qui étaient équipés de F-15, F-16, F-111, et F-4. Et les Anglais qui évoluaient sur Tornado.

— Red Flag est-il une expérience enrichissante ?

Oui, une expérience irremplaçable. C'est vraiment valable pour les pilotes. Moi, je n'ai évidemment pas connu un conflit réel, mais je l'imagine vraiment comme cela.

— Les échanges linguistiques posent-ils problème *?*

Ce qui pose problème, c'est moins la langue elle-même que la vitesse d'élocution des Américains et leur accent si particulier. Il faut s'adapter.

— Quelles différences y a-t-il entre une mission d'entraînement couramment effectuée et une mission Red Flag ?

D'habitude, sur les champs d'entraînement européens, on prévoit où se trouvent les menaces. Sur le Range : impossible. Nous sommes vraiment obligés de regarder tous azimuts.

— Red Flag constitue-t-il un passage obligé pour qu'un pilote soit vraiment opérationnel ?

Un passage obligé, non. Mais un passage bénéfique à 230% au moins, oui. C'est sûr que le pilote qui a fait Red Flag est plus à l'aise, et a acquis des réflexes qu'on ne peut acquérir nul par ailleurs. Voler bas et regarder haut, en gardant sa place, avec un avion relativement lourd puisqu'il est chargé, c'est vraiment une expérience irremplaçable. Red Flag, c'est un exercice grandiose. C'est le meilleur exercice auquel participe l'Armée de l'air.

— Avez-vous des anecdotes à nous confier *?*

J'en retiens une. Elle a particulièrement impressionné les Américains. C'est le camouflage de nos avions. Un peu de peinture peut changer les choses. Notre camouflage était tellement adapté que les avions américains nous repéraient seulement à notre ombre.

— Quel a été votre plus fort moment de stress au cours de Red Flag ?

Aucun moment de stress trop intense. Mais quand même, quand vous voyez un F-15 qui fait un large virage par la droite et que soudain vous ne le voyez plus dans les rétroviseurs, en conditions réelles, il serait temps de se poser des questions !

Mission de tir AS 30 Laser sur le range pendant RED FLAG

Airy CHRETIEN : pilote, commandant d'escadrille au 1/11 "Roussillon"

Le grand jour est arrivé. Le tir du missile AS 30L doit avoir lieu en fin de matinée. La mécanique ne chôme pas, les pétafs parachèvent les derniers préparatifs sur les munitions des deux Jaguar prévus pour la mission : un avion-tireur ainsi qu'un second, "spare" en vol. Les quatre pilotes (Jaguar et escorteur Mirage F1-CR) se rendent au dernier briefing, peaufinent tous les détails en prévoyant les cas difficiles et révisent leur "run" d'attaque. Tout est paré. L'heure approche.

10H10. Les pilotes accompagnés de leur pistard se dirigent vers les avions tandis que les premiers F 15, Phantom et autres Tornado prévus pour la mission, roulent et s'élancent sur les deux pistes dans un air déjà surchauffé. Nous roulons. Les dernières sécurités sont enlevées.

10h57. Alignement. Décollage. C'est parti ! Je me trouve escorté d'un F1-CR, suivi de près par un second binôme Jaguar-Mirage. Nous montons vers le Range. La météo est excellente, pas même un nuage au-dessus du désert.

11 h 16. Nous entrons en "zone ennemie". La pénétration s'effectue à une hauteur de 200 pieds et 480 nœuds de vitesse sol. Les "Flats" (lacs salés) et les montagnes boisées se succèdent. Nous approchons de l'objectif. Un œil en cabine : il est temps d'effectuer les dernières sélections armement sans rien oublier. Les intercepteurs ennemis et les sites de missiles sol-air tentent de nous accrocher. L'effet des CME, l'excellent camouflage sable de nos avions et le suivi de terrain se révèlent efficaces. Le F1-CR achève son guidage. 25 km de l'objectif : identification et déverrouillage du missile. Accrochage télémétrie laser, le travail se fait dense. Les distances décroissent rapidement 10 km : entrée dans le domaine. Tout est bon, j'appuie sur le boulon de tir. Un instant de suspense puis un coup de tonnerre, je vois surgir le missile sur ma droite tous boosters allumés. Le fauve est lâché... Dégagement sous 4g. Je surveille le bon accrochage de l'Atlis à la TV, tandis que l'AS 30L fonce vers sa proie à près de Mach 1,6. Vingt secondes d'impatience et l'écran TV va me donner la réponse.

11h26mn56s : un trait lumineux se projette sur la cible. BINGO ! Une boule de feu m'indique que la mission vient de réussir, avec seulement quatre secondes d'avance sur l'heure imposée par le "staff" américain de Red Flag. Grand soulagement. La patrouille des "Vice" peut prendre le cap du retour vers Nellis. C'est grâce au travail de tous, pilotes et mécaniciens, à leur entraînement et à l'efficacité du système AGL, que quelques jours plus tard, les tirs de deux bombes de 400 kg ont été entrepris avec le même succès. Les "Frenchies" ont

fait du bon boulot et auront vécu une expérience pour la moins passionnante et irremplaçable.

Airy juste avant son départ pour la mission de tir

Compte rendu officieux et chronologique du premier RED FLAG.

Capitaine Roger FERRANDO EC 4/11

- Colonel H. Pissochet – FATac-1ère RA – 3ème bureau.
- Lieutenant-colonel C. Mennessier – Cdt en second la 11ème EC
- Commandant P. Amarger – Commandant en second EC 02/11
- Commandant P. Namer – Commandant en second EC 01/07
- Capitaine C. Durand – Commandant d'Escadrille EC 01/03.
- Capitaine M. Mandrille – Commandant d'Escadrille EC 03/l11.
- Capitaine J. Michel – Commandant d'Escadrille EC 02/11.
- Capitaine P. Magnan – Pilote EC 03/03.
- Capitaine C. Bellaton – Pilote EC 03/11.
- Capitaine P. Vinchon – Pilote EC 01/11.
- Capitaine R. Ferrando – Pilote EC 04/11.
- Capitaine R. Renard – Pilote EC 02/11.
- Capitaine M. Vern – OAT EC 02/11.
- Lieutenant G. Latour – OAT en second EC 03/11.

Avions : Jaguar A 35 – 101- 107 – Jaguar E 36

Mardi 17 mars : Mise en place du détachement à Istres. Briefing général du convoyage avec les équipages du C-135. Les incidents commencent : le capitaine Michel a oublié la clef de sa valise chez lui. Le capitaine Magnan (gentleman cambrioleur dans le civil) l'ouvre en 6mn avec un tire-bouchon. Pensée du jour : « *En principe tant que je ne me suis pas mis en colère, il n'y a pas lieu de se mettre en colère* ». (Colonel Pissochet). Commentaire : « *On a de la marge* » …

Mercredi 18 mars : Briefing météo ; situation à Gander : visi 400m, Plafond 200', neige… Morosité générale. Pensée du jour : « *On ne sait pas où l'on va, mais on y va…* » (Colonel Pissochet) Nous allons aux avions avec une pensée émue pour notre "spare" le capitaine Lang qui, lui, reste sur le parking avec ses bagages et ses dollars. Décollage d'Istres à six heures. Arrivée à Lajes (Açores) après un convoyage sans histoire. Premier contact avec la nourriture américaine. On en rit encore… Décollage de Lajes à 13 heures. Compte tenu de la météo à Gander, déroutement à Stépheneville (New foundland). Nous passons la nuit à "l'Holiday Inn" de Corner Brook situé à 80 km de Stépheneville, sous une tempête de neige. Découverte de la merveilleuse cuisine locale (langue de morue, rata de morue, morue en salade, etc…)

Jeudi 19 mars : météo "fataquienne". On y va… décollage de Stépheneville à 6h30. Arrivée à Wright Patterson AFB (Indiana). Brillante démonstration de

procédure bosniaco-américaine par l'équipage du C-135. Accueil nul des Américains. Première colère du chef (il y en aura d'autres…). Décollage de Wright Patterson. Tempête de neige. Arrivé à Nellis AFB (Nevada) à 18 heures. Accueil chaleureux du "staff de Red Flag" et surtout de notre échelon précurseur le capitaine Durand et le lieutenant Latour, plus des mécaniciens… On oublie la fatigue en sirotant une bonne bière (la première d'une longue série…). Le colonel Pissochet nous fait les honneurs de Las Vegas. Festin en ville.

Vendredi 20 le samedi 21 mars : fatigue oubliée, nous partons pour un grand week-end. Cinq cow-boys à San Francisco, deux au grand canyon en voiture. Les autres essaieront d'y aller en avion. Mais dame MTO est capricieuse (QGO sur le grand canyon). Ils resteront à Las Vegas. Nos cinq premiers cow-boys essayent de passer les "plus folles nuits de leur existence" à Berkeley. Mais le tuyau était crevé… un seul cri "Ferrat au trou !!!".

Dimanche 22 mars : retour à Nellis. Premier contact avec le major Bill Thomas, officier de l'USAF chargé de nous conseiller pendant la première semaine de familiarisation. Briefing sur la procédure IFR. Entendu au briefing : Colonel Pissochet : « *si je comprends bien, on est baisé…* » Major Thomas : « *yes… very busy* ».

Lundi 23 mars : première mission de familiarisation : navigation IFR FL 150. Angoisse des leaders avant de partir, sourire décontracté à l'arrivée… Le major Thomas est lâché place arrière. Le soir même il reçoit l'insigne FATac (Force Aérienne Tactique) de la façon la plus traditionnelle.

Mardi 24 mars : suite des missions IFR (Instrument flight rule). We improve…

Mercredi 25 mars : on commence les missions IFR/VFR. Petit détour au grand canyon et on se jette avec volupté dans la TBA (Très basse Altitude). Soirée chaude à l'officer's club. Les "dancing girls" sont très applaudies par le détachement français. Pensée américaine : « *Je n'aime pas regarder les avions et les femmes nues, il faut que je les touche… ».* (Tous des romantiques, ces Américains).

Jeudi 26 mars ; suite des vols VFR. Le chef découvre le "glouton", jeu électronique qui le met en transe.

Vendredi 27 mars ; mission de familiarisation sur le "range". On est heureux ; on vole bien ; on comprend l'américain ; le weekend est là…

Samedi 28 mars : journée de repos. Rodéo à Boulder City pour les fanas. Le soir, repas au "Stardust" (le chef flambe à la pièce de cinq cts). Puis on découvre le "cow-boy Club", ambiance "country" très sympathique. On n'y viendra souvent

par la suite. Pensée du jour : « *il n'y a que deux qualificatifs pour juger la cuisine américaine : comestible ou vénéneuse* ».

Dimanche 29 mars : journée aux 1000 briefings. Briefing général Red flag par le staff. Briefing sur le pal par le colonel Pissochet pendant le repas, suivi d'une leçon extrêmement vivante de catéchisme par le même conférencier. Visite d'un AWACS accompagné par le lieutenant John Parenteaux (français par ses parents, il est pour nous un ami qui nous rendra de nombreux services).

Lundi 30 mars : journée de familiarisation « range » pour tous les équipages. Premier "mass débrief" ou les points essentiels de l'exercice sont abordés. Le captain "Bloody Mary" (gérante de O'Club) dans une tenue très sexy nous invite :

- à ne pas toucher les "dancings girls",
- à ne surtout pas enlever leur "fasties" (mauvais jeu de mots pour marines) et termine par une mauvaise plaisanterie sur les pilotes français aussi rapides que des cow-boys. L'heure 30 restante n'est utilisée que pour aborder quelques points de détail.

Résultat : le lieutenant-colonel Mennessier perd son flegme britannique et boude le "mass débrief" du soir. Le colonel Pissochet se lance à fond dans la cuisine américaine (aller voir Louis de Funès dans « les grandes vacances » pour plus de détails).

Mardi 31 mars : première mission RED FLAG. Le lieutenant-colonel Mennessier a retrouvé le sourire à l'issue de sa mission. Tout a baigné dans l'huile. Découverte des "Smokys Sam" : impressionnant le passage des lignes. Excellents résultats face à la menace : un seul avion tiré en huit sorties. Mission de l'après-midi : le capitaine Michel (leader) avorte son décollage et le commandant NAMER (député leader) abandonne la formation au bout de 15 minutes de navigation (lampe feu allumée). Les équipiers sont obligés de sortir la carte pour terminer tant bien que mal la mission (well done capitaine Vinchon)

Mercredi 1er avril : mission le jour, mission la nuit. Malgré l'heure tardive du mass débrief, les Français arrivent à temps au "vol de nuit" de l'O Club et tiennent leur place avec succès.

Jeudi 2 avril : toutes les missions sont annulées cause MTO : le "range" est accroché.

Vendredi 3 avril : dit "vendredi noir". Après une journée commencée dans la béatitude (quatre jours de bonne mission, tout marche, tout baigne même le biplace…) la catastrophe arrive : les Jaguar auraient survolé la zone interdite (la box). Après plusieurs heures d'angoisse, les choses semblent s'arranger. Il nous

faut attendre lundi pour la restitution sur table traçante. Malgré cet événement les souvenirs reviennent, le soir, pour fêter au mess, les 25 ans (??) du chef. Il reçoit pour cette occasion un véritable chapeau de cow-boy (Steton pour le connaisseur) une formidable galoche de Bloody Mary dont on parlera longtemps dans les ranchs. Le champagne, puis la bière coulent à flots.

Samedi 4 et dimanche 5 avril : enfin un vrai week-end ! Entier. Le groupe éclate et s'éclate dans toutes les directions : Los Angeles, San Francisco, Grand Canyon, autres lieux de délices…

Lundi 6 avril : reprise des vols. On n'entend plus parler du vendredi noir. Les esprits se détendent. Les capitaines Renard et Ferrando participent à un exercice de survie. Soirée au cow-boy Club. Le lieutenant-colonel Mennessier fait une solide cabine d'anglais : il essaye des heures durant de prononcer correctement le mot bourbon : (bonbon, bobonne, boubin, badin, etc.…). Le commandant Namer et le capitaine Ferrando sont sauvagement agressés par une vieille qui ne leur voulait pas que du bien. Débriefing : « *c'était horrible, elle avait des yeux de rattle snake* ».

Mardi 7 avril : mass brief de la veille un « agresseur » se permet une remarque ironique sur le "poor out looking of the french"… colère du chef débriefing de l'avorton « *First I came in Nellis with four Jaguar and I'll come-back with four and seconde. Putain I disagree !! Etc…* ». L'agresseur mettra plus d'un quart d'heure pour se repeigner. À la suite de ce problème, les Français se rebiffent et ramènent sur la pellicule deux photos d'agresseurs. Ovation au mass débrief. Notre cote monte.

Mercredi 8 avril : on baigne dans le bonheur. Un agresseur vient faire amende honorable. Nous avons trouvé ce matin sur notre tableau : « *I tried to chase you in the free fire zone…* » Ric Cazessus 64 TWS Agressor. Explication. La semaine précédente, il avait déjà utilisé cette tactique d'interception dans la zone des SAM, et nous nous étions étonnés. La preuve est maintenant faite qu'elle peut être dangereuse… que nous n'avions pas tout à fait tort. Visite du général de brigade aérienne Lauzeral, attaché militaire à Washington. Présentation du détachement devant les Jaguar. Pot au champagne.

Jeudi 9 avril : on a failli s'homologuer 2 F4 à la bombe freinée d'exercice. On ne saura jamais ce que faisaient ces deux "kamikazes" sur notre objectif, car ils se sont bien gardés de se manifester… Quelques-uns d'entre nous, parmi les plus fringants rendent visite au cours de français de l'université du Nevada. Excellent accueil chez un professeur- croupier …

Vendredi l0 avril : Un seul vol ce jour. L'après-midi est réservée aux bagages, derniers achats et libations. Mise en place du pot final. Nos amis américains nous font une démonstration de rapidité : ils liquident 110 bouteilles de champagne en moins d'une heure. Saluons l'exploit. Remise de cadeaux et discours suivent… Dernière soirée à Las Vegas. Adieux émouvants aux Américaines…

Samedi 11 avril : Las Vegas, c'est fini, mais l'épopée continue. Les pilotes des 4 Jaguars préparent le départ. Les autres se trainent vers le C-135. Les Ray-Ban cachent des yeux souvent bouffis. Après avoir casé, non sans peine les dernières valises dans le Boeing, on décolle à 12h00 vers la Floride. Arrivée à Eglin AFB à 17h00 loc. Accueil (??) chaleureux par un caporal chauffeur à moitié saoul. Visiblement on ne nous attendait pas. À nous de nous débrouiller pour manger et dormir. Ire du chef. Seule aide appréciable et appréciée : les 2 serveuses françaises du mess officiers.

Dimanche l2 avril : Tentative de départ pour Pointe à Pitre. Un des réacteurs du Lcl Mennessier crache ses dents sur le parking (mettant le feu à une pelouse par ailleurs). En moins de deux heures, nos valeureux mécaniciens changent le moteur et l'avion est prêt à repartir. Voyage sans autre incident. Atterrissage de nuit à Pointe à Pitre. Le chef fait un gigantesque "boum" dans la joie de retrouver le sol français. Au roulage on peut entendre sur la fréquence : "Maquis 01 vous souhaite la bienvenue". Car le général Forget est venu nous rejoindre aux Antilles pour faire le retour avec nous. Après moult ordres et contre ordres, nous pouvons savourer un sommeil bien mérité. Rêvant de plages de sable fin, de cocotiers et de belles filles bronzées.

Lundi 13 : En guise de farniente, c'est un appui feu au profit de nos camarades de l'armée de terre qui nous est offert. L'exercice "Moustique" peut commencer : il y en a pour tout le monde (OGT (Officier de Guidage Terre), surveillant des vols, etc…). Heureusement le soir, un délicieux repas antillais nous remonter le moral.

Mardi l4 avril : Une patrouille le matin pour Fort de France. Le Lcl Menessier et le Cne Mandrille s'y posent pour présenter le Jaguar. Quelques privilégiés réussissent à aller faire trempette du côté de l'hôtel Arawak. L'après-midi est consacré aux bagages. Le soir, cocktail chez le gouverneur militaire de la Guadeloupe.

Mercredi l5 avril : Lever 3h00 locales pour l'étape la plus longue : Pointe à Pitre – Mac Dill AFB dans un premier temps. À Mac Dill, l'accueil est bon (peut-être à la suite de certains messages envoyés à nos ambassades). Après le repas, nous enfilons "babygros" et combinaisons étanches sous un soleil de plomb. On

mijote. Départ pour Gander ou ailleurs, car la MTO là-bas est incertaine. Voyage sans histoire. Atterrissage également, car la MTO n'était pas aussi mauvaise que le croyait la météorologie. Au cours du repas du soir, nous remettons un souvenir Red Flag au général Forget.

Jeudi l6 avril : faux départ. Le Boeing décolle. Pas les Jaguars. "Stall" sur un réacteur de l'avion du commandant Amarger. Le départ est reporté au lendemain.

Vendredi 17 avril : Après moult cogitations des chefs, il est décidé de faire les deux dernières étapes dans la journée, contrairement au planning. Lever 3h00 locales et décollage à 5h45 au point du jour. Atterrissage à Gander. Restauration au mess. Redécollage à 14h00 locales direction la France. Les Jaguars nous quittent travers Cazaux pour se poser à Toul. Le Boeing lui se pose à lstres. À 21h00 locales, tout est en place pour rapatrier hommes et matériel vers la douce FATAQUIE Le général nous a accordé une semaine de récupération. L'épopée est terminée.

L'équipe RED FLAG 1981

Présentation "B" de la 11EC en Jaguar

Patrick ENGEL EC 3/11

Dès l'arrivée du Jaguar en Escadre, c'est tout naturellement que la FATac (Force Aérienne Tactique) désigne la 7éme Escadre pour la présentation "A". Les événements africains imposent un rythme élevé de missions à la 11 et la 7 gardera la présentation "A" jusqu'en 1980. En 1981, la 11 est désignée pour reprendre le flambeau de la présentation "A" et c'est la compétence de Jacques Deltrieu qui est retenue, il sera le premier présentateur "A" de la 11. Pendant 2 ans "Trieu" montrera avec tout son professionnalisme les qualités d'évolutions du Jaguar, dans un volume très serré, en basse altitude (parfois bas, même très bas…). Les missions africaines reprenant de l'ampleur, la FATac désigne un deuxième présentateur "A" pour pallier les absences de notre bon "Trieu", ce sera Patrick Huet pour qui ce fut un excellent tremplin pour rejoindre sa future affectation : la Patrouille de France. En 1983, c'est notre regretté Michel Tani qui sera le présentateur "A" pour la 11, avec un programme aussi dynamique et encore plus osé que celui de "Trieu". A la Grande FATac, les chefs de Bureaux et les conseillers changent, les mentalités et les compétences aussi… Après le traitement de la 5C (principale préoccupation) et entre deux examens ECAG2 (Examen de Connaissance Aérienne Générale), les têtes pensantes de l'État-Major rôdent dans les couloirs et trouvent, d'un coup, que les présentations "A" du Jaguar sont dangereuses… Et puis il y a le Mirage 2000 qui est quand même plus porteur à leurs yeux !!! En 1984, finalement c'est toujours le Jaguar qui effectue des vraies missions opérationnelles et le public des JPO (Journées Portes Ouvertes) s'étonne de l'absence du "félin" et en redemande. La présentation "B" renaît, moins dangereuse, car les figures dans le plan vertical sont interdites.

Le 3/11 Corse est désigné pour cette nouvelle mission. Une présentation à deux avions est même acceptée par les bureaucrates de la FATac.

Juste après décollage, début de la présentation "B"

Après plusieurs entrainements en biplace, bien conseillé par Michel Tani, il ne me reste plus qu'à choisir un équipier fana et compétent qui accepte de "morpionner". Tout naturellement je propose Alain Dupont que je connais bien pour ses talents de pilotage, mais aussi parce que nous sommes très proches dans la vraie vie ; comme un équipage de guerre, il faut bien se connaître pour faire ce type de mission. Il accepte tout de suite, satisfaction !

Nous élaborons, ensemble, un programme de présentation basique pour montrer les possibilités de ce bel avion : beaucoup de patrouille serrée, de la grande vitesse, de la basse vitesse avec et sans le train sorti, des oreilles, mais aussi des simulations d'attaque canon, une figure avec le leader train sorti passant devant le public qui se fait doubler par l'équipier en grande vitesse, un bel exercice de style et de timing (mais on en reparlera plus bas…). Sont ajoutées quelques figures ou morceaux de figures (je rappelle que les évolutions verticales sont interdites) ainsi que des effets de perspective sont copiées sur les arabesques des solos de la PAF pour donner encore plus de dynamisme à notre présentation. Le programme est présenté aux "dinosaures" de la FATac, grands spécialistes Mystère IV, Ouragan, SMB2, F-100 ou Mirage IIIC (qui n'existent plus), et c'est non sans mal que la présentation est validée.

Les entrainements s'enchainent et ce n'est que beaucoup plus tard que nous faisons, enfin, une présentation devant du public. Grâce à la ténacité des commandants d'escadrille qui obtiennent des autorités de la base de Cazaux que nous puissions faire les deux derniers entrainements lors de la campagne de tir du 3/11, nous sommes prêts pour la JPO de Rochefort deux jours plus tard et Bordeaux le weekend suivant. Lors de ces 2 weekends, de précieux conseils nous sont donnés par les pilotes de la PAF, notamment en esthétique et correction des perspectives ; l'équipier doit oublier les repères habituels de la patrouille serrée et corriger son étagement et son retrait en fonction du public. Pour exemple, une figure, pas très compliquée à réaliser, est basée uniquement sur l'effet visuel : la patrouille arrive face au public, l'équipier est en colonne au-dessus du leader assez loin et se rapproche du leader pour masquer le public, les spectateurs ne voient donc qu'un avion puis c'est l'effet de surprise d'en voir 2 lors de l'éclatement. Le nom de cette figure, le "Y" venait de faire sa première apparition dans les présentations et sera souvent reproduite par la suite. (Cette figure n'a pas été soumise à la FATac, trop compliquée à leur faire comprendre…)

Notre présentation est au point et chacun connait son boulot, il y a peu de messages radio. Les figures s'enchainent à merveille et ce n'est que du plaisir

d'évoluer ainsi. Et puis le grand jour arrive… nous sommes conviés à Salon de Provence pour la JPO je crois. Toutes les grandes patrouilles européennes sont présentes, il ne faudra pas se rater. Tout se passe super bien et nous aurons même les félicitations de plusieurs pilotes chevronnés dans ce type de mission. Satisfaction encore !!!

Nous ferons encore bien d'autres présentations lors de JPO ou de fêtes aériennes dont une double présentation "B" lors d'un même vol : décollage de Toul, présentation à Contrexéville (donc avions bien lourds), petite navigation basse altitude, deuxième présentation à Brienne le Château (encore un peu trop lourds), retour en moyenne altitude à Toul avec respect des minimas pétrole, ou presque… !!!

Nous sommes en septembre 1986, la saison des présentations se termine et cette dernière présentation de l'année restera dans nos esprits, Alain et moi s'en souvenons encore. Nous venons de rentrer d'un long DETAM (Détachement Outre-Mer) au Tchad et de quelques jours de vacances quand l'ordre tombe, nous pensons d'abord à une plaisanterie du commandant d'escadrille puis à une aberration comme seule la FATac sait faire… mais c'est bien réel, il faut aller faire une présentation "B" à Varennes sur Allier pour la journée portes ouvertes du dépôt de munitions. En sortant la 1/100.000 du coin et la photo OM40 du site, il n'y a pas beaucoup de repères visuels à part un hangar perdu dans la forêt et une petite ligne téléphonique qui peut servir d'axe de présentation. Deux jours avant, nous effectuons une reconnaissance du site et un petit entrainement ; effectivement la ligne téléphonique sera le seul repère visuel d'alignement, la partie sud-ouest sera pour le leader et nord-est pour l'équipier. Le dimanche de JPO, nous effectuons un premier passage pour étalonner les radiosondes entre nous et c'est parti pour les passages en PS (patrouille serrée), les oreilles et tout se déroule bien jusqu'à l'éclatement face au public, « pine dans le ciel » et renversement du leader pour un passage basse vitesse train sorti et simultanément large oreille et accélération de l'équipier pour venir me doubler à grande vitesse. J'ai 300 ft - 130 kts - train et volets sortis - phare allumé, et j'acquière le visuel de ma ligne téléphonique et du public devant le hangar, tout va bien ; je suis à 20 secondes du passage et j'attends l'annonce "visuel" de l'équipier tout en regardant à l'arrière droit dans mes rétros sauf que cette fois son annonce est différente… « *visuel ton phare, en face à face, ne bouge pas…* ». J'ai confiance en lui, je passe travers le public et lui me croise à grande vitesse, pile-poil au même moment. Une nouvelle figure est inventée et réussie du premier coup. Nous terminons la présentation comme si de rien était et retour

à Toul. Le lendemain, un message du commandant de base de Varennes nous félicitait pour la qualité de notre présentation. L'anecdote fut racontée, en guise de retour d'expérience, le soir au bar et un fût de bière fut percé comme il se doit dans la pure tradition des escadrons de chasse de l'époque en compagnie des purs produits de la race des pilotes de chasse…

En janvier 1987, je quittais Toul pour les cieux plus ensoleillés du sud-ouest et Alain m'y rejoindra quelques mois plus tard. Par la suite, deux patrouilles de présentation "B" évoluaient dans les cieux nationaux, une à la 7°EC et une à la 11°EC. A partir de 1994, une seule patrouille de la 7°EC évoluait, les fameux Raffin Mike bien connus en Europe et vainqueurs en 1996 de la coupe "Lockeed Martin Cannesta Trophy" les récompensant de leur prestigieuse prestation. Pendant ce temps, Alain a rejoint la 7°EC et, en tant qu'ancien présentateur "B", a été DV (directeur des vols) pour les Raffin Mike, la boucle est bouclée…

Alain et moi sommes fiers d'avoir eu la chance de pouvoir faire évoluer cette patrouille "Vanoir O" et porter haut les couleurs de la 11°EC et finalement, d'être un peu les ancêtres des Raffin Mike…

Engie et Ponpon

Mission longue

LCL PAIMBAULT, Pilote de JAGUAR à l'EC 3/11 "Corse" de 1978 à 1985,

C'est en 1983 que fut pressentie l'exécution d'une action aérienne au LIBAN, suite aux attentats terroristes dont nos soldats faisaient l'objet dans cette région. Si la mission se concrétisait, elle devait décoller du terrain de Solenzara en Corse et ainsi dépasserait largement les six heures de vol avec lesquelles les pilotes de JAGUAR étaient familiarisées lors des opérations africaines. Deux inconnues devaient alors être levées :

- la première concernait la bonne tenue du JAGUAR et surtout de ses moteurs qui, malgré leur capacité à récupérer et réutiliser l'huile, devaient toutefois être testés sur des durées accrues,
- la seconde concernait les pilotes dont on ne savait pas avec précision ce qui pourrait subsister de leur aptitude au combat après une telle durée de vol…

Rien ne valant l'expérience, il fut décidé tout simplement de réaliser une mission équivalente. Les premières directives alors de l'Etat-major de la FATac 1ère RA : le vol effectué à partir d'Istres par deux JAGUAR de la 11èmeEscadre de Chasse avec chacun à son bord un chef ou sous-chef de patrouille en place avant et un chef de patrouille moniteur de ravitaillement en vol en place arrière.

Deux C-135F seront disponibles pour assurer le ravitaillement en vol sur un trajet qui grossièrement descendra le long de la côte Est-Espagnole, franchira Gibraltar, descendra au large de l'Afrique du Nord vers les îles Canaries puis, à un endroit judicieusement choisi, fera demi-tour, rejoindra un deuxième C-135F qui aura décollé de DAKAR et enfin rentrera en France pour se poser à Toul.

Mission somme toute simple et claire pour laquelle j'ai la chance d'être désigné avec trois de mes camarades de la 11 : Amourette, Trolliard et Juste. La date est arrêtée ; nous décollons le 15 décembre 1983 au matin.

Les jours précédents, nous sommes astreints à quelques tests médicaux divers qui devront certainement servir de repères à l'évaluation des futurs dommages éventuels. Pour qui le désire, des séances de massage sont possibles ; pour ma part je fais sans, d'autres font avec... Après avoir précisé les détails du trajet et avoir consciencieusement laissé le soin à nos camarades de la 93ème Escadre de ravitaillement en vol de poser le plan de vol, nous rassemblons les cartes, dépli-Nav, fiches de déroutement, mais aussi confiseries, fruits secs, céréales vitaminées, cachets de sels et autres douceurs culinaires que nous avait conseillées le toubib.

La veille nous décollons de Toul pour Istres à 4 JAGUAR afin d'assurer un éventuel changement d'avion en cas de panne à la mise en route. Dès que nous sommes posés à Istres nous nous rendons aux opérations de la 93ème ERV afin de rencontrer les équipages de C-135F dont l'un décollait dans peu de temps pour DAKAR.

C'est à ce moment-là que je découvre la phase la plus difficile de la mission : le briefing. Imaginez une toute petite salle remplie par les équipages C-135F et JAGUAR tous excités, pleins d'idées et pas toujours d'accord. Un brouhaha confus baigne la pièce et il faut noter à ce titre que les esprits les plus débordants, imaginatifs en tous genres sont ceux souvent qui se trouvent parfaitement à l'abri de toute prise de décision déterminante durant l'exécution future. Aussi, quand les iconoclastes ont eu leur temps de parole réglementaire, il ne faut pas hésiter à avoir recours à la bonne vieille méthode légion et, aux grands cris de "vos gueules là-dedans !", et redémarrer sur un briefing plus structuré... « *Nous allons effectuer une mission aller-retour entre la métropole et un point situé quelque part dans la région de Nouadhibou. Pour cela, nous constituerons la patrouille légère des VETO Alpha et nous ravitaillerons sur Marotte 300 et 310 ».* La météorologie prévue par la protection est favorable à la mission. Toutefois, un vent du Nord, Nord-ouest pour une quarantaine de nœuds pénalisera notre trajet retour.

Déroulement chronologique :

Rendez-vous radio avant la mise en route sur calcium 13 à l'écoute de l'Airport à 06H45 (il fera nuit noire). Mise en route à 06H50 pour un roulage à 07H20 et un décollage à 07H30 ; les JAGUAR décolleront derrière (il fera toujours nuit).

Après rassemblement sur radial VOR, le premier ravitaillement en vol aura lieu 100 nautiques avant Palma de Majorque ; si le ravitaillement tourne mal nous rentrons à Istres... ", etc.… bla... bla... bla... Nous "briefons" ainsi les rejointes, le vol en route, les cinq ravitaillements en vol prévus et les pannes éventuelles, jusqu'à ce que tout soit clair et net. Pour tous, la mission s'annonce claire et simple, toutefois l'inconnu de la résistance en temps de vol semble inquiéter quand même un peu les équipages JAGUAR, non pas pour l'exécution technique du vol, mais surtout à la pensée du mal aux fesses et des courbatures qui les attendent. Dans ces circonstances, il y a toujours le petit futé qui vous raconte avec tous les détails son dernier lumbago attrapé en backseat d'un FOUGA, et ce vol, insiste-t-il ne durait pourtant que 1H40... Bref nous allons donc nous coucher de bonne heure, après être allés manger la pizza traditionnelle avant

chaque départ en Afrique. La nuit est agitée, comme d'habitude, par quelques rêves de circonstance :

- un C-135F perdu de vue au milieu de "la patouille "
- un panier de ravitaillement qui se paie littéralement votre tête - bref de quoi vous mettre en conditions pour le lendemain.

Levés à 5H du matin, nous prenons un petit déjeuner substantiel au mess des Forces Aériennes Stratégiques, sans cependant abuser du liquide car une envie pressante à la rentrée du train (cela s'est vu...) est un facteur pour le moins déstabilisant. À ce titre, "monsieur ULMER" a bien inventé un urinoir de poche, ou plus exactement une poche à uriner, mais utiliser cet ustensile à partir d'une combinaison étanche, brêlé sur son siège... autant chercher à enfiler des perles avec des gants de boxe. Le plus fastidieux c'est de s'habiller calmement et consciencieusement : baby gros, combinaison étanche, gilet de sauvetage, combinaison anti-g. Enfin, il est l'heure de se rendre à l'avion, et je prends place moi-même à l'arrière du JAGUAR E36, après avoir judicieusement rangé mes accessoires de vol ainsi que ma nourriture et ma quincaille dans tout endroit disponible de l'étroit cockpit. À ce moment une idée sombre envahit fugitivement mon esprit : et s'il fallait changer d'avion... et en courant ? Fort heureusement tout se passe normalement et presque comme prévu. À 7H31 le numéro 2 de la patrouille annonce *« airborne »* et nous montons dans une "tempête de ciel bleu", laissant sur notre gauche le timide rougeoiement d'un lever de soleil. C'est parti pour de nouvelles aventures, pas très belliqueuses cette fois, mais qui sans doute nous permettrons de mieux nous connaître, ne serait-ce qu'au sein de chaque binôme... Le temps passe très vite jusqu'au premier ravitaillement car le temps de s'installer, de prendre ses marques, et 50 minutes sont passées pratiquement sans échanger la moindre conversation suivie. Palma de Majorque défile déjà sous le nez de l'avion. Pour attendre le deuxième ravitaillement en vol, nous commençons à nous raconter plus ou moins notre vie. Je n'avais volontairement pas préparé de CV car le but pour une fois n'était pas de gagner du temps, bien au contraire. Nous terminons péniblement notre conversation jusqu'au 3ème ravitaillement avant lequel les silences se font de plus en plus fréquents et les courbatures de plus en plus aiguës. Nous mangeons pour nous occuper, car nous n'avons à vrai dire ni faim, ni soif : personnellement j'ai bu à peine un quart de litre d'eau durant l'ensemble du vol.

Le 3ème ravitaillement se termine au nord de Nouadhibou et l'étape suivante consiste à rejoindre le C-135F de DAKAR qui a été "scramblé" par radio. Les deux

Boeing se font leur rejointe en face à face avec un superbe alignement gonio et enfin un virage du dispositif au cap Nord pour découvrir comme par miracle le 2ème Tanker à nos midis. Bravo messieurs les navigateurs ! À cet instant, c'est à dire après 04H20 de vol, imaginez le moral de deux gars dans un JAGUAR, qui n'ont ni faim ni soif, qui n'ont plus rien à se dire et qui doivent encore parcourir la distance précédente plus 200 nautiques sur Toul, cette fois avec un vent de 40 kt de face et qui imaginent "la percée trombone" qui les attend suivie du GCA IMC, histoire d'intéresser la partie. Le seul aspect positif de cette phase avancée du vol, c'est en fait la douleur des courbatures qui va de plus en plus faiblir, comme anesthésiée par le temps. Eh bien tout se passe réellement comme cela, et après 10H20 de vol, nous touchons des roues à Toul avec la possibilité d'inscrire à la fois un décollage et un atterrissage de nuit, tout cela le même jour et d'un seul trait. L'arrivée est à la fois dure et chaleureuse. Dure car il faut s'extraire du cockpit sans moyen de levage, dérouler ses jambes que l'on ne sent plus depuis longtemps, descendre l'échelle sans tomber (nous l'avons tous bien descendue), puis avancer, l'air digne alors que tous les copains se marrent en observant notre démarche instinctive qui relève davantage de celle de l'ours savant que de celle du pilote de chasse vu dans Top Gun. Mais l'accueil est également très chaleureux car tout le monde est là, y compris les caméras, et c'est la coupe de Champagne à la main que nous subissons les premiers examens médicaux, qui clôturent cette mission originale. J'ignore si ce vol aura apporté quoi que ce soit à l'histoire de l'aéronautique militaire française, cependant, une fois de plus, le JAGUAR a eu raison du temps. Aucune souffrance n'a été détectée à bord des appareils utilisés et la grande surprise des mécaniciens a été l'insignifiante consommation d'huile par les moteurs.

Ce vol qui par certains côtés peut paraître un peu fantaisiste aura en outre permis de fixer une limite haute (d'ailleurs toujours d'actualité) en deçà de laquelle on peut affirmer que tout pilote peut partir confiant, tant en son avion qu'en lui-même. Autrement dit : jusqu'à 10H20 de vol en JAGUAR : "keep cool".

Juste et Paulo pendant la préparation

1987. L'anniversaire qui a failli être célébré.

CDT Roger FERRANDO Commandant en second du 2/11

1987 devait être une année exceptionnelle, pour l'EC 2/11 Vosges. En effet, ce n'est pas un, mais trois anniversaires qui devaient être célébrés, cette année-là : le soixante-dixième des escadrilles SPA 91et SPA 97, le trentième de la création de l'escadron et le dixième de l'arrivée du Jaguar, dans cette unité. Le commandant d'escadron décide qu'une telle conjonction, si rare, ne peut être ignorée et qu'un tel évènement ne peut pas, ne pas être dignement fêté. Il prend contact avec la maison mère, la FATac, notamment pour obtenir son accord et surtout, son appui financier. La réponse arrive vite, une vraie réponse de chef : *« OK, mais dem... vous, veux pas savoir ! »*

Force est de se prendre en main, à commencer par s'assurer du nerf de la guerre. Moult courriers partent illico, à destination de tous les sponsors possibles, avionneurs et autres équipementiers. La manne qui ne peut que tomber en abondance, de leurs mains généreuses sera destinée entre autres, à l'édition d'une plaquette souvenir. Ne reculant devant aucun sacrifice, le chef décide aussi, de jumeler l'escadron. Après un contact infructueux avec le conseil général des Vosges, il se tourne vers la ville d'Épinal, qui reçoit la proposition avec le plus grand enthousiasme. En effet, le maire, à l'époque, n'est autre que Philippe Séguin, qui voue une amitié particulière, aux forces armées. La ville est déjà, marraine d'un régiment de l'Armée de terre (le 170ème Régiment d'Infanterie, qui deviendra le 1er Régiment de Tirailleurs) et du sous-marin nucléaire d'attaque "Rubis". C'est dire s'il voit ce rapprochement avec une unité de l'Armée de l'air, avec sympathie. Et ce marrainage est aussi très prestigieux pour l'escadron, puisque Philippe Séguin n'est pas un maire tout à fait comme les autres : c'est un homme politique éminent, ministre des Affaires sociales, dans le gouvernement d'un certain Jacques Chirac. La charte de jumelage est promptement préparée et sera signée peu après.

Enfin, une fête aéronautique ne serait pas concevable sans quelques avions. Pour cela, pas de problème. La voie officielle nous étant fermée, on écrit à nos compagnons d'armes, à tous les copains rencontrés dans les cieux otaniens. Le commandant du Strike Command, himself (notre commandant avait passé deux années en échange, sur la base de Coltishall), nous répond qu'il enverra deux Tornados de la RAF. Les amis de Norwenich viendront eux, avec deux Tornados de la Luftwaffe. Et n'oubliant pas la mission de guerre électronique du 2/11, un F4 Phantom "Wild Weasel" et un EF 111 de l'USAFE sont aussi annoncés. Il y aura

même, un F-100 d'un escadron privé de remorquage de cibles, basé en Sardaigne, qui accepte de faire un petit détour par Toul, avant de partir en révision au Royaume-Uni, ainsi que la patrouille "Martini", qui propose une démonstration sur PC7, moyennant l'installation d'une buvette de la marque. Et j'en oublie, certainement. Bref ! un plateau à faire rêver un "spotter" de l'époque. Cependant, la cagnotte commence à s'épuiser. Certes, nos sponsors répondent avec sympathie et générosité, mais c'est moins d'espèces sonnantes et trébuchantes que de bimbeloterie qu'ils nous inondent (même si les pelles à neige sont loin d'être inutiles en Lorraine). Qu'à cela ne tienne, le chef a une idée lumineuse. *« Tu as été dans un pays africain ami, il y a deux ans, au moment de la tentative de coup d'état, non ? »* me dit-il. *« On va écrire au Président, pour lui rappeler les liens étroits qui unissent maintenant, son pays avec l'escadron et patati et patata »*. Je suis un peu réservé sur la méthode, mais, aussitôt dit aussitôt fait, une lettre part, via notre ambassade. La réponse ne se fait pas attendre, puisqu'un chèque nous est adressé en retour. Le problème, c'est que la présidence de ce pays ne connaissant pas vraiment l'EC 2/11, adresse son obole, à son homologue parisienne… Et que le chèque, libellé en francs CFA, même s'il ne représente pas une somme astronomique au cours du change, comporte tout de même, une rafale conséquente de zéros, qui pourrait impressionner une personne malveillante. La voie hiérarchique s'émeut et se met en branle, de l'EM particulier jusqu'à la FATac « *Qu'est-ce que c'est que ce mer… ?* ». Coup de téléphone matinal à l'escadron : *« Poignard, gants blancs, venez m'expliquer ça, immédiatement, à Metz »*. Au résultat, tout doit être annulé, illico presto. Adieu veaux, vaches, cochons, couvées, le rêve s'écroule. Seul le jumelage est maintenu, eu égard à la personnalité du maire d'Épinal. Quant au chèque, afin d'éviter un retour à l'envoyeur, embarrassant pour celui-ci, il sera finalement, reversé à de bonnes œuvres.

Le soixante-dixième anniversaire n'a jamais été célébré, mais il reste tout de même, un évènement mémorable. Et cette plaquette, seul vestige, a fini par être éditée

Une ligne dans un carnet de vol

Commandant FAURE. Commandant la 11ème Escadre

Un carnet de vol recèle de tant de souvenirs. En voici un, concernant notre chère 11ème escadre de chasse. Je lis "23 novembre 1961–F-100F numéro 936, 1h45, leader défilé sur Strasbourg". J'étais alors commandant de la 11EC à BREMGARTEN.

Une énorme cérémonie militaire avait lieu ce 23 novembre dans la capitale alsacienne, je ne sais plus à quelle l'occasion, en présence du général De Gaulle, président de la république. Un non moins énorme défilé aérien devait la survoler. Toute la chasse du nord-est F-100, F-84, RF-84, F-86K, MYSTERE IV, soit les 1ères, 2e, 3e, 4e, 7e, 9e, 11e, 13e, 30e et 33e escadre. À quatre patrouilles de quatre avions pour chacune cela faisant plus de 160 avions avec les spares. Nous n'avions jamais vu cela, même au 14 juillet à Paris, et il est sûr qu'on n'est pas prêt de le revoir.

La 11EC, allez savoir pourquoi… désignée comme "leader". L'affaire fut donc soigneusement préparée sur un vaste assemblage de cartes au 1/100 000, sous la direction du chef des opérations, Xavier Dechelette, chargé aussi de la coordination avec les autres escadres. Il fallait d'abord définir la méthode de constitution du défilé. Chacun donnant son avis, il y eut plus de VERBA que RES ! Je fis quand même prudemment deux vols d'étalonnage du circuit et du timing établi.

Le jour "J", le rassemblement d'un tel dispositif fut une manœuvre quasi stratégique. En partant de Bremgarten vers le nord, un tour et demi d'un vaste hippodrome allant de Haguenau à Bale, en ramassant tangentiellement au passage les diverses autres escadres tournicotant elles-mêmes sur autant de petits hippodromes inscrits dans les grands judicieusement répartis dans la plaine du Rhin. Le tout en suivant le timing très serré défini à partir de l'heure du passage à Strasbourg. Météo = soleil sur une grande moitié sud de la plaine du Rhin, brouillard bas sur la partie nord. Les RF-84F de la 33ème escadre de reconnaissance ne purent pas décoller de Strasbourg Enzheim. Personne, à aucun niveau, ne parla d'annuler… Petit problème radio = les avions américains (la majorité) en UHF les Français en VHF (c'est-à-dire les Mystère IV). Équipé UHF et VHF les vautours devaient faire le relais. Pendant cette longue mise en place, il est quand même tombé trois avions, avec des ennuis de réacteurs. Un RF-86K, deux F-84F, dont l'un pu "faire" Phalsbourg et s'y poser (je crois que c'était Keller, détaché de la 11 à la 9 pour passer son brevet de chef de patrouille) les

deux autres pilotes s'éjectèrent. Bien sûr, j'avais pris un biplace F-100F, avec en place arrière Nicolas Lécuyer, chef de patrouille ancien moustachu pour faire l'horloge parlante et contrôler le timing. Le rassemblement s'est bien déroulé, d'où les réflexions satisfaites de Lécuyer dans l'interphone, du genre "On n'est pas des Charlots". Autre intérêt du biplace F-100F ; il était équipé d'un répondeur spécial que n'avait pas le F-100D, permettant à un radar de poursuite situé sur les hauteurs de la Forêt-Noire à la station de Horninsgrinde, de la distinguer dans les Échos de sol. Et donc d'assurer éventuellement (on était en novembre…) un semblant de guidage pour la finale avant le passage.
Au-dessus de la mince couche de brouillard bas d'où la flèche de la cathédrale de Strasbourg émerge à peine par instants, je reçus ainsi quelques indications de cap, confirmant d'ailleurs celui que je tenais. Cela s'est donc bien passé. On était pile à l'heure sur le défilé au sol. Les spectateurs nous ont bien vus passer dans les écharpes de brouillard. Il paraît même que cela avait de la gueule… Seul inconvénient avec cette très, très longue colonne de patrouille la dérive, car il y avait un léger vent, ce qui a un peu décalé la dernière partie du défilé par rapport au sol. En effet, le leader de la dernière escadre ne faisait que suivre la colonne sans pouvoir se recaler à vue exactement sur la route sol en finale. Ce fut quand même une sacrée manip. Le général Accard, commandant le CATAC à Lahr (il n'y avait pas encore de FATAC), nous adressa une lettre manifestant sa satisfaction, en connaisseur. Moralité. Dans cette affaire comme toujours, la 11 avait été à sa place, c'est-à-dire DEVANT.

Défilé à 4 avions

Ma première campagne de tir à Cazaux

Jean Paul KELLER

Un vrai baptême du feu pour une première.

C'était en 1957, le 15 mars. La "11" était commandée par le Commandant Bihet. Le chef OPS était le Capitaine Douchet (un ancien de 39-45). Le patron du "2/11 Vosges" était le capitaine Desjobert, son second, le capitaine Xavier Dechelette et le "drille" le lieutenant Fieux. Après un entrainement au tir caméra réussi, je fus jugé apte au tir réel (armes de bord et roquettes). Me voilà sur le tableau d'ordres. La patrouille "Métro" se composait de trois avions. Le chef OPS leader, le sergent-chef Jourret SCP n°3, tous deux avaient le redoutable honneur d'encadrer le petit jeune élève équipier.

Briefing, signature des formes 11, mise en route sans problème. Décollage individuel, rassemblement et mise de cap sur le champ de tir. Entre temps le commandant d'escadron s'était rendu sur place afin d'observer les passes de tir du petit dernier. Après contact radio avec l'officier de tir, la patrouille est autorisée à entrer dans le circuit et se présente en échelon refusé à droite Z = 4 500 pieds 350kts puissance 70 à 75% affichée pour débuter le piqué. Cible à midi, prise de distance, après dégagement à gauche à 20°.

Je dégage "out", j'avance la manette et débute une montée vers 4 500 pieds et j'entends un "Pouf" !!! Le tachymètre, manette en avant, indique 70% et la température tuyère est bloquée sur Max. Sur la lancée je stabilise à 3 500 pieds et mets le cap sur la base. J'annonce mes ennuis et demande "instructions au leader". Pas de réponse. Le n°3, me dit le leader doit être en panne radio, contacter l'officier de tir (c'est le commandant d'escadron). Je le contacte et il me répond : *« Passez sur la tour de contrôle de KZO » !!!* Merci, les copains, me voici dans de beaux draps. Je passe donc sur la fréquence de la tour. Entre temps, le leader a retrouvé sa radio et a effectué, en compagnie du n°3, ses tirs, jusqu'à épuisement des munitions. J'étais seul au cap sur la base, manette en avant à 70%, température tuyère bloquée sur max, en descente. Tout le reste était OK. Je contacte la tour et demande la priorité à l'atterrissage, face à l'est. Il n'y avait pas d'autre solution : me poser ou sauter !!!

Réponse du contrôleur : « *Metro 2 négatif pour la présentation directe. VIP en vent arrière et patrouille à l'alignement. Présentez-vous au break* ». Le VIP intervient et annonce qu'il se posera après l'avion en difficulté. Le leader de la patrouille au point de manœuvre refuse de s'aligner pour me laisser la piste. Il a pris les choses en main. « *Metro 2, j'ai visuel sur vous, vous sortirez le train à*

mon top, la présentation est bonne, ne creusez pas trop, il y a le Lac ». Une fumée blanche commence à envahir la cabine, mais je n'avais qu'une seule idée en tête : la piste et le lac. La vitesse indiquée, les instruments…. Il me revenait en tête, le conseil de mon moniteur à l'école de chasse : "Tant qu'il n'y a pas le feu, pas de problème". « *N°2 sortez le train* », réponse : « *2 vertes* ». Il faut pomper pour verrouiller la roulette de nez : «*3 vertes* ». J'arrondis et me pose sur le début de l'over-run à trois mètres du début de bande. Pour rappel, Cazaux était une base de formation pour les pompiers de l'armée de l'Air et il y avait également, un escadron américain en campagne de tir. Mon taxi contrôlé, j'ai dégagé la piste. Quinze minutes de vol, presque une éternité sur le F 84F Uniforme. J'attendais les pompiers … Personne à l'horizon… Seul dans mon avion qui fumait par tous les orifices… Arrive enfin une jeep. C'était des mécanos américains, mais à 50 mètres, voyant que c'était un taxi français qui fumait de partout, ils firent demi-tour pour se mettre en sécurité. Enfin arrivent les pétafs du "2/11". Ils placent la jeep tout contre l'avion, posent les sécurités siège train, délivrent le pilote et tombent les roquettes. Les pompiers arrivent enfin !!! Toutes les sécurités posées, contacts coupés, j'ai pu rejoindre l'escadron. Première observation : personne pour me conseiller en vol sauf pour l'atterrissage. Le VIP était notre général accompagné du commandant d'escadre. « *Félicitations, vous avez sauvé un avion cela vaut 20 points positifs* ». Arrive mon commandant d'escadron : « *Pourquoi ne pas avoir sauté ? Je vous mets 8 jours, ça vous apprendra* ». J'ai eu les 20 points positifs, mais pas les 8 jours. Ordre du Général…

Deux heures après, le réacteur était encore chaud, la tuyère était blanche comme métallisée. En effet la turbine avait perdu 36 ailettes. J'avais eu la baraka.

Dans mon for intérieur je me suis dit qu'on ne devrait jamais laisser un jeune pilote en difficulté rentrer seul à sa base. C'est l'expérience qui forge la sécurité des vols.

F-84F

F-100 ; je t'aime, moi non plus

Denis TURINA

Premiers contacts

À 17 ans et depuis quelques années déjà, dès qu'un moteur se fait entendre au-dessus de la Bourgogne, je garde le nez en l'air jusqu'à pouvoir identifier l'objet volant. Je reconnais parfaitement le P-47, le Vampire, tous deux basés à Dijon, suivis bientôt par l'Ouragan et le Mystère IV. Je sais aussi identifier le F 84E ou G, le F 84F et le RF 84F, qui n'effraient plus que rarement les chevaux quand nous récoltons les foins et les moissons de la ferme de mon oncle.

Cette année-là, en 1957, en vacances chez des amis à Verdun, nous sommes passés en voiture sur la route qui borde la base d'Etain et j'ai entendu… un coup de canon, puis vu un monstre qui crachait le feu en prenant son élan dans un bruit d'enfer. La "bête" a décollé, a viré et, pour la première fois, j'ai vu "LE" F-100 Super Sabre, en chair et en os. Je le connaissais déjà à travers quelques photos de lui parues dans "Aviation magazine", mais cette première rencontre m'a réellement impressionné. Peu de temps après, ma mère m'a offert la maquette de cette merveille, une des premières maquettes en plastique disponibles après le B 17 et fabriquée par "Lindberg". J'ai donc construit mon premier F-100 et j'ai continué à rêver d'avions dans ma pension, l'École des Pupilles de l'Air, à Grenoble.

Mai 1966. Dix ans ont passé.

Après quelques heures de vol, dont un tour de France aérien et quelques sauts en parachute, j'ai quitté Grenoble, puis Salon, puis Tours. En compagnie de quelques petits camarades pilotes de chasse, nous pilotons des Mystère IVA, en école de tir au 2/8 "Nice", à Cazaux. Un jour, sur le parking des escadrons en campagne de tir nous voyons arriver ... des F-100. Avec quelques rares camarades, intéressés comme moi par la belle mécanique et les avions de pointe, et malgré les mises en garde de notre encadrement sur le comportement des pilotes des escadres nucléaires, nous sommes allés, presque en rampant, présenter nos respects aux demi-dieux capables de maîtriser une bête aussi puissante et aussi dangereuse.

L'accueil du chef, le Cdt Pierre G. que nous avions croisé à Salon et qui est devenu mon ami "Pierre" a été très sympathique, chaleureux. Nous avons pu examiner les bêtes en long, en large et en travers, et même nous installer dans la cabine. Nous en avons aussi profité pour tâter le terrain, car trois mois plus

tard, à la sortie du dernier stage en école, à Nancy-Ochey, nous aurons à choisir notre première affectation opérationnelle. Mais à la question :

— « *Comment fait-on pour aller chez vous ?*

La réponse a été :

— *Je peux difficilement vous renseigner. On vient de nous retirer la mission nucléaire. On parle de nous donner une autre mission, de nous déménager et même de nous faire assurer le vieillissement des futurs pilotes de Mirage*.

— *Mais ça, je n'y crois guère. De toute façon, rien n'est décidé. Tenez-vous au courant, vous pouvez m'appeler quand vous voulez. »*

Chaleureux, mais, au final, pas très encourageant. Cela nous a cependant suffit pour nous voir aux commandes d'un F-100 avant la fin de l'année. Trois mois plus tard, à Nancy-Ochey, se tient l'amphi garnison. La liste des escadres qui vont nous accueillir et le nombre de places proposées, est affichée. Dans l'ordre du classement de fin de stage, chacun de nous est appelé pour choisir, en fonction des places restées disponibles, son affectation en unité opérationnelle. Une place sur Mirage IIIC à la 5, à Orange. On nous fait comprendre que c'est un cadeau de roi, obtenu de haute lutte par le Commandement des écoles et réservé, de préférence, au major de promotion. Quatre places sur SMB2. Deux à la 12, à Cambrai, deux à la 10, à Creil. Neuf places sur F-100 à la 11, à Bremgarten, dont six en vieillissement avant d'aller sur Mirage IIIE ou sur Mirage IIIR. Une première, Youpi !!!

J'ai pu choisir le Mirage IIIE et j'ai eu le vieillissement sur F-100. Le rêve !!!

À l'époque, la 11, après la dissolution de la 1 et de la 9, vient de s'agrandir à trois escadrons. Le 1/11, le 2/11 et le commandement de l'escadre sont basés à Bremgarten. Le 3/11 est à Colmar, de l'autre côté du Rhin. Le jour dit, après un rassemblement savamment organisé pendant nos permissions, nous nous retrouvons, neuf lieutenants "élus" briqués comme des sous neufs, pour passer la frontière et nous présenter à nos chefs.

Accueillis par le Cdt en second de l'escadre, nous sommes ressortis de son bureau assez "sonnés" :

— « *La 11 n'a jamais été une nurserie et ne le sera pas. Chaque escadron ne peut former qu'un ancien élève de l'École de l'air par an. L'escadre est formée de trois escadrons. Vous êtes neuf et je suppose que vous savez compter. En sortant de ce bureau, vous vous présenterez à votre commandant d'escadron qui décidera de ce qu'il fera de vous. Je recevrai en temps utile les trois d'entre vous qui resteront à l'escadre. Merci messieurs.* »

La douche… froide, glacée.

Heureusement, l'accueil dans les escadrons est plus chaleureux. Nous sentons bien que notre arrivée est une petite révolution, qu'il nous faudra faire nos preuves et, aussi, que nous ne sommes pas condamnés. Nous sommes considérés comme des pilotes à part entière. Plus jamais je n'entendrai la répartie célèbre qui, dans les écoles de pilotage, mettait fin à toute contestation justifiée ou non, quand les plus jeunes osaient parfois exprimer leur point de vue au cours d'un débriefing :

— « *N'essaie pas de me vendre des salades. Je portais déjà les marques du masque à oxygène sur le visage quand toi, tu portais encore les marques du pot sur les fesses.* »

Par chance, ou plutôt par "affinité" je crois, je suis affecté au 1/11 Roussillon où mon ami Michel est Cdt d'escadrille. Nous étions ensemble à Grenoble et nous avions fait plusieurs camps scouts où il était, déjà, chef de patrouille. Pour moi, il est un peu comme un grand frère. Encadrés, briefés par les anciens dans une cellule d'instruction au sol créée pour la circonstance, notre petite troupe découvre la documentation américaine et suit les cours qui doivent lui permettre de maîtriser la bête.

L'ambiance est excellente, nous sommes tous motivés et impatients de faire les premiers vols. J'apprends tout sur l'avion et sur les procédures. Quelques jours plus tard, je fais mon premier vol, en place arrière d'un avion leader de patrouille. Après avoir découvert l'allumage de la postcombustion qui, sur F-100, se fait à pleine charge, je peux tâter les commandes, écouter vivre l'avion, admirer l'équipier et respirer un grand coup car, bientôt, il faudra assurer.

Pour le premier vol en place avant, l'instructeur n'est pas commode. C'est un ancien moniteur de Marrakech et ancien des Skyraider. Il ne s'en laisse pas compter. Au retour, je suis plutôt content de moi et surtout très fier d'avoir piloté la bête.

Le débriefing est dur et se termine par :

— *« De toute façon, il faut que je parle au commandant d'escadrille. »*

Cloué au mur, car rien n'a échappé à la rigueur et au professionnalisme "d'Hector", je comprends que la partie n'est pas gagnée. Le moral en prend un gros coup et je crains l'élimination. Michel, le Cdt d'escadrille, m'appelle et me reçoit avec sa tête des mauvais jours. Je pense que mon sort est réglé. Il me demande simplement comment s'est passé le vol et, pour me défendre, je lui dis que je ne comprends pas ce qui m'est reproché à ce stade de la progression. Il me regarde, étonné, et m'interroge un peu plus en détail. Je le vois se détendre puis sourire. Au bout d'un moment il me dit :

— *« Il faudra que tu t'y fasses, mais il n'y a rien de grave pour toi. Ton instructeur pense même que tu pourrais partir en monoplace après un deuxième vol en biplace. Est-ce que tu te sentirais prêt ? Le seul vrai problème c'est que l'avion que vous venez d'utiliser est en panne, a priori pour plusieurs jours et que vous êtes nombreux à devoir être lâchés. »*

Je tombe des nues. Devant mes hésitations, Michel me propose de faire ce deuxième vol avec un autre instructeur, tout aussi exigeant, mais un peu moins "carré" qu'Hector. Deux jours plus tard, je pars en double avec un "très vieil" Adjudant-chef, qui devait approcher la quarantaine et dont le surnom, inspiré par des petites moustaches et un regard malicieux, rappelle un petit animal, genre furet. Deuxième vol sans histoire et, dans la foulée, très fier, je pars en monoplace, escorté par l'instructeur qui vient de me lâcher. Salut à toi "La fouine", merci l'Ancien.

Ce premier séjour sur F-100 est pour moi un souvenir merveilleux. L'escadron est une unité soudée dont nous sommes membres à part entière. Les traditions et la personnalité de certains pilotes sont fortes…très fortes. Un groupe de cinq lieutenants anciens, tous chefs de patrouille, se charge, avec d'autres, de notre formation en vol, de l'ambiance et de notre "éducation" au sol. J'apprends beaucoup. Célibataire logeant sur la base, j'ai la chance de participer, souvent, à des missions qui décollent le matin de bonne heure. Il fait généralement encore nuit quand Manif, Cdt d'escadrille célibataire logeant sur la base lui aussi, donne un coup de pied dans la porte de ma chambre. J'ai vingt minutes pour le rejoindre à l'escadron ou au mess. Petit déjeuner, briefing, salut aux mécanos et décollage "à la fraîche" pour des missions, souvent au profit de l'Armée de terre, dans le Jura, le Massif Central, le Sud-ouest, ou les terrains de manœuvre en Allemagne.

Un an plus tard, c'est le déménagement vers la France des escadres basées en Allemagne. Comme la "3", escadre sœur de la "11" et mon escadre d'affection définitive, vient de quitter Lahr et s'installe avec difficultés à Nancy-Ochey, le Cdt d'escadron me propose de rester un peu plus longtemps sur F-100 et de continuer mon entraînement. Banco !

Nous arrivons à Toul en septembre 1967 dans des installations assez sommaires. Quelques semaines et une éjection plus tard, avec l'équipe de mécanos célibataires "qui va bien", nous prenons une semaine complète d'alerte pour la période de Noël. Nous passons la journée en bout de piste, dans une remorque Déplirex sans eau et dont les radiateurs électriques sont alimentés par un groupe électrogène un peu sous dimensionné. Emmitouflés dans des

couvertures, nous jouons aux cartes et nous lisons, en attendant le ou les vols d'alerte. Le mess nous ravitaille en thé et en casse-croûtes. L'ambiance est au beau fixe, nous nous la jouons, un peu la Bataille d'Angleterre et, le soir, nous faisons un bon repas au mess.

En février 1968, sous-chef de patrouille, je pars pour Dijon découvrir le Mirage III.

En 18 mois, je viens d'effectuer 350 h de vol sur F-100, de vivre deux campagnes de tir, un échange escadron de trois semaines sur les plateaux d'Anatolie et un déménagement de base. J'ai, aussi, cassé le 11-EG n°42150 en m'éjectant pour la deuxième fois et malheureusement, douloureusement, vu partir quelques amis.

— « *Engagez-vous, rengagez-vous. Vous vivrez des aventures et vous verrez du pays », disaient les affiches en couleur. »*

Au-delà de tous mes rêves, pour moi, à l'âge de vingt-sept ans, cela était bien vrai.

F-100 du 2/11 au roulage

Le JESS a failli se tromper de piste

Daniel CARRASCO

La 11 EC, dans le cadre des accords concernant Berlin, reçoit pour mission principale l'attaque au sol et pour mission secondaire la défense aérienne. Régulièrement seront organisés des exercices d'entraînement à la mise en œuvre d'opérations tactiques pour défendre les accès à Berlin.

Souvenirs de la participation de l'EC 01/011, la dernière des F-100 de la 11 EC, évoquée par Daniel Carrasco :

Cette année, du 22 septembre au 1er octobre 1975, le Roussillon se met en place sur la base de RAF Wildenrath, après avoir occupé les années précédentes les bases RAFG Gütersloh et RAFG Fassberg. Une des particularités de cette base britannique en Allemagne est qu'elle est toute proche, à peine quelques kilomètres, d'une autre base britannique, Bruggen. Outre la similitude du paysage environnant, elles ont les mêmes pistes, parallèles, de même longueur, bref, de quoi tromper n'importe quel aviateur, surtout français… D'ailleurs les Anglais eux-mêmes se plantent de temps en temps, au point que c'est devenu un peu une habitude locale, voire un jeu, de recueillir un avion de l'autre base et de lui faire payer à boire. Quoi qu'il en soit, après plus d'une semaine de vol, pas un F-100 ne s'est trompé et Dieu sait si la météo a parfois été gênante et si nos équipements de navigation sont légers. Sans aucun doute, la qualité des pilotes fait la différence ! …

En tous cas, les Anglais en sont pour leurs frais, et les chances des contrôleurs de Bruggen de savourer notre Champagne après avoir récupéré un des nôtres s'amenuisent.

Nous voilà donc arrivés au 30 septembre, dernier jour de l'exercice. Pour conclure les opérations aériennes et pour la première fois depuis longtemps, une démonstration de tir réel sur le camp de Sennelager est demandée par l'état-major allié à chacune des nations participantes. Il s'agit pour nous de tirer des roquettes de 2,75 pouces et des obus BDG (bon de guerre), et de "cartonner" de préférence pour le renom de la France et l'honneur du F-100 dont ce sera la dernière apparition dans ces manœuvres. En effet, le 01/011 fermant momentanément ses portes le mois suivant, la mission sera confiée au 02/011 qui la poursuivra sur Jaguar. Les pilotes choisis sont pris parmi les plus anciens, à savoir dans l'ordre : Carrasco, Courteille, Baudry (le futur spationaute), et Mennessier, dit "Jess". La mission se déroule normalement, hormis les habituels sacs de tir du F-100 qui nécessitent une ou deux passes de

tirs supplémentaires pour être sûr d'avoir tout tiré. Sur le chemin du retour, comme nous sommes encore lourds, car la mission a été plutôt courte, nous brûlons notre pétrole dans le secteur de Wildenrath avec l'accord de la tour.
Seul Jess, qui pour une raison inconnue a bien moins de carburant que nous et qui demande à se poser. Le leader l'autorise à quitter la patrouille. Oh erreur !
Jess dégage par la droite et visiblement plonge vers un terrain bien en vue, globalement dans la bonne direction de ce qu'il croit être Wildenrath. Il s'annonce vers le point initial, mais Baudry, son n° 3 constate entre-temps qu'il se trompe et essaye de lui dire. Mais Jess, concentré sur autre chose, ne répond ni ne réagit à nos appels qui se multiplient. Ça y est "Le gag est emmanché" : on va avoir un avion à Bruggen. Pendant ce temps, la tour de Wildenrath qui ne voit personne arriver à son initial, demande des confirmations, ajoutant à la confusion radio, d'autant que la tour de Bruggen, qui voit débouler ce F-100 non annoncé, comprenant qu'elle tient avec lui une tournée de Champagne français, lui annonce sur la fréquence "Garde" qu'il est bien volontiers autorisé à se poser chez eux ! Même la radio complètement saturée ne trouble pas Jess qui poursuit imperturbablement son chemin. Entre nous, dans le restant de la patrouille, on convient sur notre fréquence particulière que le seul moyen de rattraper le total est d'intercepter Jess avant qu'il ne se pose. Donc, plein pot PC vers Bruggen ou Jess est déjà au break. Nous déboulons en ordre dispersé dans le circuit d'atterrissage de Bruggen. Toujours sur la fréquence de Wildenrath au moment où notre F-100 achève presque son dernier virage. Un d'entre nous breake juste devant lui, un autre se glisse dessous et cabre au ras de son nez, tous hurlant pour attirer son attention. Las ! Rien n'y fait, l'appareil atteint le point clé de 300 pieds. L'affaire semble donc fichue, d'autant qu'on n'ose plus insister après le cirque type Bataille d'Angleterre qu'on vient d'imposer à Bruggen, pratiquement en bout de sa piste… Et là, miracle ! Le F-100 semble ré accélérer, et effectivement, il remet les gaz. À partir de là, comme après une tornade, tout se calme et rentre dans l'ordre et nous nous posons tous à Wildenrath dans un grand silence radio.
Au débriefing les questions pleuvent sur Jess. Non, les appels en anglais et en français n'ont pas attiré son attention. Non, les F-100 qui l'ont encadré ou lui ont coupé la route dans le dernier virage ne l'ont pas inquiété. Mais alors, pourquoi cette remise des gaz au dernier moment ?
L'explication tombe, toute simple : pratiquement sur l'over-run il a repéré en bout de piste une batterie de missiles sol-air Bloodhound qui n'existait pas à Wildenrath. D'où la réalisation immédiate de sa méprise et la remise plein pot…

Comme quoi les exercices de "Récognition" avaient porté leurs fruits, de manière inespérée et vraiment inattendue ce coup-ci… L'aventure nous coûta cher le soir, au bar où nous avons dû régler nos comptes à coups de bière pour expliquer aux uns ce qui s'était passé, et aux autres pourquoi la tournée de Champagne leur était passée sous le nez…

Le JESS, tranquille en finale…

La stèle du F-100

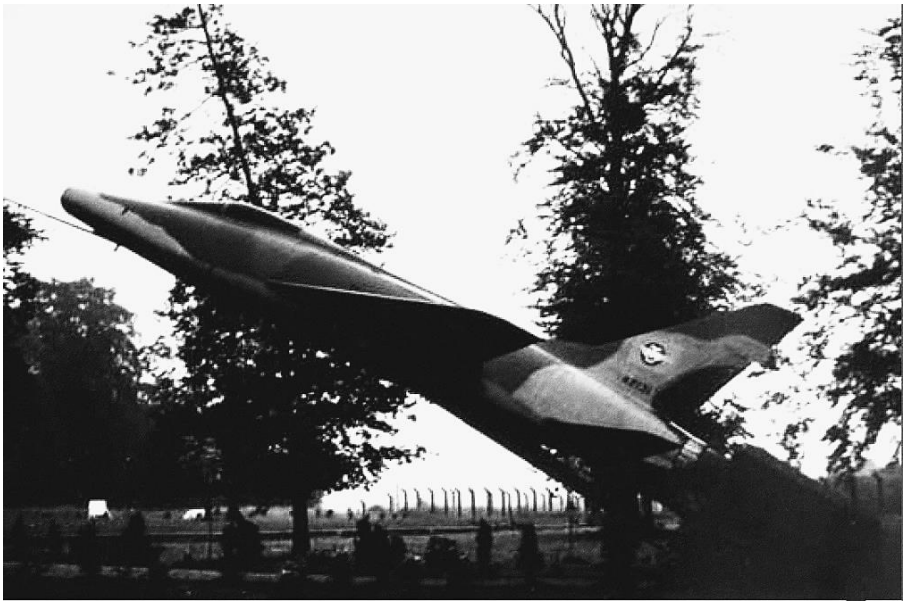
Propos recueillis par la Major CALKA auprès du Général Carrasco

Début 1977, la 11ème Escadre de chasse étant bien installée sur JAGUAR, les nostalgiques du SUPERSABRE, et ils étaient nombreux, du caporal au général, décidèrent qu'il était temps de rendre un dernier hommage à ce cher F-100, un hommage qui resterait à la postérité. Il fût donc convenu qu'il fallait ériger une stèle à la gloire de notre pur-sang, d'autant que la BA-136 restait une des dernières bases à ne pas avoir un avion exposé à son entrée. Bien sûr, on en profiterait pour faire une cérémonie où tous les anciens seraient conviés, pilotes et mécanos, suivie d'un mini-meeting aérien avec, entre autres, la PAF, tout cela se concluant par une soirée dansante. Le 2/11 fût choisi pour fournir l'appareil, en toute logique, car cet escadron venait d'avoir la difficile tâche de conclure la carrière française du F-100, avec les derniers avions disponibles et une poignée de pilotes et de mécaniciens. D'ailleurs, ils avaient tous été regroupés dans deux "Deplirex" sur le parking de l'escale, et bien que leurs conditions de vie et de travail n'aient pas été faciles, ils n'avaient pas hésité à s'autobaptiser EC 5/11 "Beaujolais" ! … Donc le F-100 131 (MJ) est choisi, de savants calculs sont établis pour bâtir un socle qui devra résister des siècles (pourquoi pas ?), un emplacement est retenu, et la date du 25 juin 1977est fixée pour l'inauguration. Tout se déroule normalement, et le 24 juin au soir, tout est prêt pour la manifestation du lendemain, et bien sûr le 131 trône sur son piédestal. Mais de l'autre côté de la piste, une bande d'irréductibles du 1/11, vindicatifs et fiers, estiment que c'est grand dommage que les premiers insignes d'escadrille qui seront vus par n'importe quels visiteurs de la base, soient ceux de l'escadron concurrent. Pégalajar, officier mécanicien du 1/11, est justement l'officier de semaine du moment, et il a pu assister depuis la salle de service, située à proximité de la stèle, à tous les préparatifs. Il vient donc proposer un « coup » au Commandant du 1/11 : il s'agit de changer dans la nuit la décoration du F100 en repeignant les insignes du 1/11 sur ceux du 2/11. Il dispose de la complicité d'un bon nombre de personnes du service de semaine, toujours prêt à chahuter. Mais l'opération s'avère impossible, car organisée tardivement et comme il faut qu'elle reste discrète…On décide donc de réaliser des insignes en carton qu'on collera sur ceux existants. Ce qui est exécuté de manière parfaite dans la nuit. Au matin, c'est bien sûr le 2/11 qui découvre, catastrophé, l'échange. En outre, vus du sol, les insignes collés paraissent si "vrais", que tout le monde est persuadé qu'ils sont peints ! Un conciliabule s'établit au pied de l'avion, et même

le Commandant de base est appelé en urgence. Mais l'heure avance, il y a déjà quelques invités présents, et les premières autorités ne vont pas tarder à arriver. Il n'y a plus le temps de lancer une manipe avec les M.T (moyens techniques) ou le GERMaS pour "dépeindre" et repeindre quoi que ce soit. Il est décidé que, tant pis, on inaugurera le total avec les insignes du 1/11.

Pour ce dernier, la victoire est totale, tandis qu'au 2/11, l'affaire est mal digérée… Mais, magnanime, estimant que le coup avait somme toute réussi, et ne voulant probablement pas perturber une fête qui s'annonçait bien, Pégalajar décide d'aller ôter les bouts de carton pour rétablir l'image originale du 131. La légende dit que la météo de la base enregistra la surpression atmosphérique locale engendrée par les soupirs du 2/11. Mais faut-il croire toutes les légendes ?

La réconciliation fut complète le soir au moment de l'apéritif, et la fête à la gloire du F-100 fut mémorable.



Le F-100 sur sa stèle avec l'insigne de la Comédie des "voyous" du 1/11

Vertiges en vol de nuit

Denis TURINA / Cazaux. Le 2 octobre 1967. F-100D N° 42148

Nous sommes en détachement à Cazaux pour remorquer des cibles au profit des Mirages. Le mois a été fertile en émotions et les affaires tournent. Nous volons au maximum.

Aujourd'hui, il fait beau, mais le ciel se charge de nuages en fin d'après-midi et des orages sont annoncés pour la soirée et la nuit. Nous prévoyons quand même de décoller en vol crépusculaire pour nous entraîner aux interceptions à haute altitude, puis de faire des percées sous le contrôle de l'approche, pour le cas où il nous faudrait nous poser rapidement. Nous prenons un casse-croûte au mess et commençons lé briefing.

Les Mystères IV annulent leur vol nuit. C'est normal, ils ont des jeunes pilotes !!! Nous, avec nos F-100 et du pétrole, ce n'est pas un petit orage qui va nous clouer au sol. Quand nous décollons, à trois avions, le ciel commence à se faire menaçant. Nous sommes les seuls avions sous contrôle militaire, en l'air dans la région, les meilleurs ! Au bout d'une demi-heure, le soleil a disparu sous l'horizon et nous voyons des éclairs dans le lointain. Le spectacle que nous offre la silhouette des avions manœuvrant entre les têtes de cumulonimbus dans le ciel qui noircit rapidement, est grandiose et féerique.

Au sol, la situation est moins idyllique. L'approche nous rappelle pour nous faire rentrer à la base. Il commence à pleuvoir sur Cazaux. Les bases de Bordeaux et de Mont de Marsan sont en train de passer "rouge" et nous ne pourrons donc pas nous y poser. En cas de déroutement, il nous faudra rejoindre Istres ou Orange. En altitude, les éclairs se font plus nombreux et commencent à perturber sérieusement les bâtonnets de nos yeux de chasseurs. On n'y voit plus grand-chose. Nous commençons la percée. Je suis en position de N^{O} 2, le leader est en tête, il avait moins de pétrole au départ et se posera donc le premier. Le numéro trois, le sergent-chef C., pilote opérationnel expérimenté, ferme la marche. Les nuages sont épais et chargés d'électricité, la pluie frappe la verrière. De temps en temps un feu de Saint Elne relie les montants du parebrise et les éclairs de l'orage ne sont pas très loin. Je commence à me sentir un peu petit et je me rappelle la phrase bien connue des anciens : il vaut mieux être au sol et avoir envie d'être en l'air, que d'être en l'air et avoir envie d'être au sol. Je passe 20.000 pieds (6000 m) en descente. Il est temps que ça se termine.

Soudain :

— « *Ici N^{O} 3, j'ai une panne de réchauffage pitot, l'aiguille de mon badin (l'indicateur de vitesse) bat de 20 à 30 kt ».*

— Le leader répond : « 3*, tu remontes au-dessus de la couche, N^{O} 2 tu vas le chercher* ».

— «M...». Je réponds : « *bien reçu, je remonte* ».

Mon camarade ne peut plus faire confiance à son indicateur de vitesse. De nuit, dans ce ciel d'orage, il est très risqué pour lui de tenter de rentrer seul à la maison. C'est à moi de le ramener sain et sauf. Nous nous rassemblons au-dessus de la couche et, en patrouille serrée, nous plongeons de nouveau dans la "marmite", qui s'agite de plus en plus. Les éclairs se font plus fréquents et plus rapprochés, j'augmente l'éclairage de ma cabine. La turbulence est moyenne, forte par moment. La luminosité est mauvaise. Je suis gêné par les éclairs et par les feux de position de mon équipier. J'ai du mal à suivre mes instruments et à piloter souplement.

L'équipier se bat pour rester en patrouille et il se cramponne bien. Je lui demande de couper ses feux de position et lui dis que j'ai du mal à rester stable. Puis, sournoisement, un déphasage s'installe entre ce que je vois et ce que je ressens. Une situation d'inconfort grandit dans ma tête. Il me faut un effort de raisonnement pour lire mon horizon artificiel et pour décider du mouvement que je vais ordonner à ma main droite. Je pilote mécaniquement. Je ne sens plus l'avion, mon pilotage devient brutal. Je préviens mon équipier et le contrôleur d'approche de mes problèmes.

— *« N° 3, désolé, je crois que j'ai des vertiges, j'ai du mal à rester stable. Comment va ton badin ?*

— *Il a l'air de se stabiliser. Donne-moi ta vitesse de temps en temps pour que je puisse comparer.*

— *O.K. on continue comme ça, mais fais attention à mes mouvements ».*

J'ai de plus en plus de mal à contrôler mes gestes et je ne me sens pas capable d'assurer la précision nécessaire pour faire une approche finale guidée par radar, surtout avec un équipier en patrouille. Ma tête tourne. Je pilote mécaniquement et brutalement. Je sais et je crois qu'il faut faire confiance à l'horizon artificiel. Je ne pense qu'à ça et je me cramponne à cette idée. Je commence à avoir des nausées. Je ne veux pas abandonner mon camarade en panne et je ne me sens pas capable de le ramener au sol en sécurité. Je ne sais plus rien, je suis perdu, j'ai envie d'arrêter la descente pendant qu'il en est encore temps.

La descente se poursuit quand même tant bien que mal et, vers 8 ou 10 000 pieds, le N°3 m'informe que les indications de son badin, sont identiques aux miennes. Vers 5 000 pieds, je n'en peux plus. Le N°3 annonce qu'il a du mal à tenir la patrouille, que son badin semble fonctionner correctement et qu'il continue la percée tout seul. Ouf. Je demande à l'approche de remonter à 10 000 pieds pour me calmer et "recaler mes gyros". Tout semble aller bien pour mon équipier que j'écoute à la radio. Il est en contact avec le radar de guidage final. Après un circuit d'attente aussi stable et aussi calme que le permettent les nuages, je me sens mieux et je demande à redescendre. Les grains arrivent, la turbulence se renforce. Je pilote toujours brutalement, mais ça va mieux. L'approche m'annonce que mon équipier est posé normalement et qu'il ne faudrait pas trop que je traîne. Le terrain de déroutement est la base d'Istres. C'est reparti pour la descente. Mon pilotage manque de précision.

Un grain est sur l'axe de descente, la turbulence est forte. Le contrôleur est très calme, rassurant, mais j'ai du mal à suivre ses ordres avec précision. J'envisage de remonter et de recommencer. J'ai de quoi faire, le F-100 a du pétrole. Soudain, vers 5 ou 600 pieds (150 à 180 mètres du sol), dans le coton du nuage, je distingue par intermittence des lumières alignées, plus bas à droite.

« C'est le sol, c'est la rampe d'approche, j'y vais. Je suis trop haut et à gauche, mais je dois pouvoir m'aligner sur la piste et me poser ».

J'incline l'avion à droite et plonge pour rejoindre l'axe lumineux. Hurlement du contrôleur : *« Écart dangereux, remettez les gaz ».*

À ce moment, je sors sous la couche. La pluie n'est pas très forte, je vois les lumières de la base et plus loin, à gauche, la rampe d'approche. Un grand coup de gaz, une "baïonnette". Les roues touchent le sol, le parachute s'ouvre normalement, c'est la fin du cauchemar.

Plus tard, au mess, nous avons débriefé. Ce que j'avais pris pour la rampe d'approche était la clôturer éclairée, d'une zone très "sensible" de la base.

Par son hurlement, le contrôleur m'a "réveillé" et peut-être sauvé la vie. Il nous avait rejoints, car, ce soir-là, les vols de nuit ne se sont pas terminés bien tard à Cazaux.

EN OPEX

OPEX pour Opérations Extérieures.
La finalité d'un avion d'arme et de l'entrainement qu'un pilote effectue tout au long de sa carrière, est de délivrer un armement réel ; ce cas de figure ne peut se présenter que lors d'opérations réelles.
Ce qui se produisit pour la 11ème Escadre à partir de 1977 avec l'opération Lamentin en Mauritanie et qui continua pendant les vingt ans qui ont suivi avec les engagements au Tchad, Bosnie, Kosovo, Koweït,….
Des pilotes racontent le déroulement de ces missions, comment ils l'ont ressenti, leurs sentiments, leur sensation d'avoir vécu quelque chose de grand, mais parfois aussi leur frustration et leur détresse lorsqu'un autre pilote est en difficulté.
Et puis, loin de la métropole, l'environnement, les conditions de vie ou d'exécution des missions amènent des situations inhabituelles et parfois un peu bizarres.

Une expérience extraordin "AIR"

Bernard HAEGEL G/C 1/1 "CORSE"

Depuis un certain temps on parle d'une intervention en Egypte, depuis que le canal a été nationalisé. On nous parle d'Israël, mais qu'irions-nous faire là-bas ? TOP SECRET (dixit nos chefs). En ville beaucoup de gens semblent très au courant sur la destination. Mais oui, mais non.

Questions aux chefs : *« Chut, n'en parlez pas et n'inventez rien* » – Ah bon ?

Une semaine avant ce qui sera le grand départ, le boucher du coin, qui tient ça "des plus hautes autorités" annonce à ma femme où nous irons. Elle me somme de m'expliquer - allons bon. Ça se confirme et fin octobre nous décollons. Pleins complets et fusées d'appoint JATO (jet assisted take off). Première étape : Brindisi. Nous sommes avertis, « *VOUS NE SAVEZ RIEN, LES CP (Chef de Patrouille) ONT UNE ENVELOPPE* » (Ordres, destination, à ouvrir en temps voulu pour la suite) - ah bon !

Au décollage de l'unité de Brindisi, les choses commencent à se gâter pour "O" un collègue de l'Argonne et moi-même. L'avion de "O" avait un problème hydraulique, et le mien qui en fait était celui de mon commandant d'unité, car sa machine au démarrage présentant une énigme JATO, qui me confisqua mon appareil. C'est ainsi que deux équipiers se retrouvèrent sans consignes (les fameuses enveloppes des CP) et sans leaders, abandonnés sur un terrain étranger.

Fusées JATO

Le jour suivant, à plusieurs reprises le panier JATO mis en place tombait au sol dès qu'une source électrique était branchée. Ceci me fit dire que les fils qui aboutissaient à l'interrupteur devaient se toucher. Je formulais cette réflexion à mi-voix, pressentant que l'ignare que j'étais (et à cette époque les équipiers étaient ainsi convaincus) émettait fort probablement une énormité. Et puis il était impossible à un type comme moi, de penser pouvoir orienter une équipe de mécanos super professionnels, dévoués, et animés d'un excellent état d'esprit dans les circonstances d'alors. De plus ils avaient à leur tête un officier bien sous tout rapport si je peux me permettre, à qui je présentais ma suggestion à propos de l'interrupteur, qui n'engendra de sa part qu'un silence et un regard poli, mais en coin, transpirant-le : ''*De quoi y'smèle celui-là ?*''
Le lendemain, le support JATO était opérationnel. On me confirma l'histoire de l'interrupteur ; simplement, je n'ai jamais su si c'était pour me faire plaisir, comme boutade ou tout bêtement la vérité. J'en suis encore frustré. Entre temps, soucieux de rejoindre la ''UNE'' à Chypre, j'appris qu'une formation de RF-84F passerait bientôt, et nous pensions ''O'' et moi, nous y joindre pour ne pas voyager seuls ; ainsi en cas de panne en Grèce ou en Turquie, quelqu'un pourrait lancer l'alerte. Effectivement, après deux nuits à Brindisi nous avons décollé avec les gens de la 33ER. On m'avait averti que le chef de patrouille de la formation était un ''teigneux'' du genre ''Ne discutez pas et faites ce que je vous dis''.
Les CP de l'époque (je ne sais comment ils sont maintenant) exigeaient une obéissance de tous les instants, ne partageaient que très rarement leurs intentions et leurs doutes et étaient capables de vous ''crasher'' royalement six avions en Espagne. Aussi, me suis-je efforcé de faire en sorte que rien ne ''cloche'' lors de ce voyage. À la demande de ce foudre de guerre, je n'hésitais pas à me déclarer SCP (sous-chef de patrouille). Comment irait-il vérifier ? De plus j'avais le pressentiment que, si je disais la vérité, nous resterions en plan sur le tarmac de cette belle ville italienne. Au cours de cette traversée vers Chypre j'ai eu l'occasion d'un premier grand étonnement qui me fit prendre conscience de la relative ''force intérieure'' des êtres humains en général, mais surtout des géants de notre petit monde aéronautique. M'étant placé avec mon équipier à gauche du dispositif, à l'opposé du soleil (déjà dans l'ambiance de guerre, n'est-ce pas !), moi, le chasseur pas « fute-fute'' selon les critères de la Grande Escadre de Reconnaissance, je mis un point d'honneur à me tenir 3 à 4000 pieds plus haut, par respect des traditions et ne pas défaillir à l'honneur de

la 1ère Escadre de chasse. Malheureusement une voix hargneuse et sèche me posa cette simple question « *Que foutez-vous là-haut ?* » Sous le coup de la stupeur, j'ai imité Cambronne… Oh ! in petto, comme on dit, comment me suis-je permis. Comment un chef de patrouille émérite, réputé et craint, pouvait-il ignorer la raison de cette position ? Alors j'ai répondu conditionné par les consignes de silence radio « *le soleil* ». Je n'ai aucune réponse en retour, même pas à l'arrivée à Chypre. Je me suis rassuré en me faisant la réflexion que le règlement de la RECO n'était probablement pas comparable à celui de la Chasse B……

Après l'atterrissage, toujours à la recherche de mon unité, je me présentais aux opérations de la 3ème Escadre. Bien évidemment, personne n'était au courant de quoi que ce soit (ou faisait semblant..., on ne s'engage pas.). On subodorait que la UNE, partie la veille, devait se trouver en Israël (et avec leurs enveloppes, ils n'avaient rien dit, ces cochons !), mais personne ne voulait être ferme sur la destination. Par contre on me demanda mes intentions. J'ai senti qu'il fallait être "très chef", aussi ai-je pris un ton bourru pour répondre :

- *« Rejoindre* (Je me disais en même temps que moins j'en disais mieux ce serait).
- *Quelle qualification avez-vous ?*
- *SCP (*autant continuer le mensonge !)
- *Bien !* (Oh ! la pesanteur du temps de paix !)
- *Vous vous doutez où sont vos camarades !?*
- *Oui, en ISRAËL*
- *Je le pense aussi* (c'était le chef des OPS de la 3ème Escadre de chasse dont j'ai malheureusement oublié le nom quoiqu'il fût très amical)
- *Quand partez-vous ?*
- *De suite* (ne traînons pas là, me disais-je...)
- *Quels pleins vous fait-on ?*
- *Complets plus 800 litres par bidon* (je m'étais préparé en 5 minutes, prévoyant largement le pétrole, pourquoi faire juste..., cap, durée altitude, déroutement (un seul possible) et surtout le point de non-retour tout cela sur l'aile de mon appareil dans un petit vent qui ne facilitera pas la suite de cette aventure comme vous pourrez le constater en poursuivant ce récit.
- *Oui. Vous avez raison, j'aurais fait de même ! »* (Ouf ! merci, quel compliment involontaire à un petit…).

Notre conversation étant terminée, pressant le pas vers mon avion avec la peur que quelqu'un ne se renseigne à Saint-Dizier ou ailleurs pour connaître mon rôle dans l'organigramme de la 1ère Escadre, je me mettais à philosopher sur la condition du militaire : ''étrange, même bizarre''

En France, nous ne pouvions rien faire sans être suspectés de ceci ou de cela, nous finissions par être conditionnés dans la retenue. Ici, à Chypre, il semblera que chacun ayant son problème, personne ne voulait avoir l'air de se mêler des vôtres. *« D…..Z-vous ! »* OK, je marche !

Nous avons quitté Akrotiri, pour mettre le cap sur Israël. Navigation bien préparée. J'avais choisi une altitude moyenne, nous consommions un peu plus qu'en HA (haute altitude), mais après tout ce que l'on nous avait dit sur les forces environnantes, susceptibles de devenir rapidement agressives, nous ne pouvions être attaqués (on disait tellement de choses à l'époque... autre leçon pour l'avenir : ''rester calme et boire frais »). Mais nourri d'histoires militaires, je gardais présentes à l'esprit certaines dispositions de sûreté non superflues lorsque vous ''marchez à l'ennemi'', et je ne voulais pas être surpris ; ce serait trop C...

Une durée du vol de 17 minutes jusqu'à la côte aux abords d'Haïfa. Pour la suite nous verrons bien puisque le détachement était probablement à Lydda. J'avais le pétrole pour le retour. Dix-sept minutes plus tard, nous étions toujours en pleine mer, aucune terre ne se profilant à l'horizon !!! Patatras... j'ai gagné le cocotier. C'est brutal, mais c'est comme ça. Et ''O'' qui me tarabuste ! Je décidais en premier lieu de refaire le calcul de ma navigation ; très bien formé en escadre pour ce genre d'exercice (heureuse habitude désagréablement ressentie lorsque des chefs de patrouille emmer…rs, nous lançaient cet exercice impromptu et maintenant béni). Ensuite de garder le cap et de m'accorder 5 minutes avant le demi-tour, (loin du déshonneur !). Je recalcule donc ma NAV en déployant toutes mes cartes autant que faire se peut, notamment une toute bleue (de mer) dont je n'avais besoin que d'un coin ! (Qu'ils sont C... ces mecs qui établissent les cartes, faudra que j'en cause dès mon retour, si j'en reviens). Je me force à bien identifier les cartes, à les abouter correctement, passant de l'une à l'autre, je retrace ma NAV comme si l'autre n'existait pas ! ... Ce n'est tout de même pas compliqué, le cap est bon, le soleil est en place. De Chypre vers Israël le cap est inévitablement entre 130 et 150. Alors quoi, c'est pas possible ? Six à dix secondes de stupeur qui m'approchent tout doucement de la panique (oh ! la honte, le faux SCP, le pot aux roses, la Une déshonorée, l'obsession... OK : ne pense pas à ça, mais à ton problème). Et soudain, la

solution : habitué à naviguer en France à la 500 000, j'ai pris le mauvais côté de la règle et je suis sur une 1 000 000 ce qui fait une distance double. Et c'est ainsi que trente-trois ou trente-quatre minutes après le départ nous abordions la côte d'Israël du côté d'Haifa. (« *Bonne 'prep' quand même : tu parles !* »)

Sur le parking d'Akrotiri, j'aurais dû me méfier lorsque nous avions reçu des pilotes présents lors de notre décollage le conseil suivant : ''avant de pénétrer sur le territoire, vous effectuerez un hippodrome pour identification à 5 000 pieds''. Ça n'a servi à rien, sauf à consommer du pétrole et nous voilà donc ''O'' et moi à la recherche de notre terrain d'atterrissage et surtout de notre unité. Premier terrain, pas d'avions. Second, ''bernique''. Et de fil en aiguille nous arrivions à la verticale de Lydda. Ma première vision des appareils au sol fut leur couleur, ''tout blanc'' avec le sigle "UN" !!!! (United Nation). Je me voyais déjà la cause et la cible d'un scandale international, ayant mis l'Armée de l'Air dans la panade !!! J'échappe à la Méditerranée pour tomber dans les griffes de l'ONU. Soudain, oh joie, dans un coin du terrain, j'aperçois nos avions avec leurs dessins de queue caractéristiques. "Dieu qu'ils sont beaux". Je m'efforce d'identifier la bonne piste, car il y en a trois, de longueurs différentes (deux camarades, pas très bien informés par la tour de contrôle, "crasherons" leurs avions en patrouille en bout de piste. Ils s'en sortiront indemnes, mais elle était vraiment trop courte !). Le reste, présentation, break et atterrissage est tout à fait classique. "O" et moi, serons accueillis avec un seul cri de joie « *Au poil, ça nous fait 2 avions de plus !* »

Nous nous sommes regardés, la grande fraternité de la chasse, nous allant directement au cœur. Le plus beau pour moi reste à venir. Cette année-là, j'aurai dans ma notation sur mon carnet professionnel, la remarque suivante : « bon pilote, (et ma NAV donc), mais manque un peu du sens de l'initiative ». Je n'en ai pas fait une maladie, ça m'a fait franchement rigoler. J'étais bienheureux de cette expérience qui aurait pu mal se terminer. J'en ai fait un souvenir cocasse qui fait partie de mon bagage de connaissances des êtres humains, de moi et de mes chefs faillibles.

Depuis, j'ai lu un conseil aux assassins d'un grand écrivain dont le nom m'échappe : "N'avoue jamais" Quarante ans après je peux le dire.

Les débuts de l'opération LAMENTIN

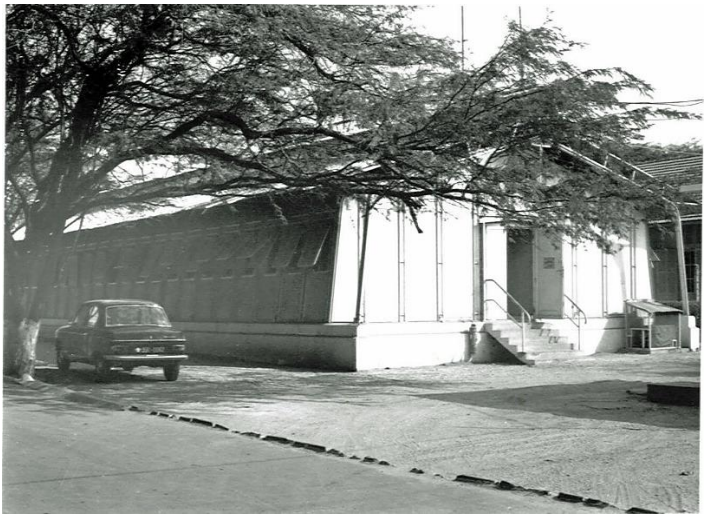
SLT FRANÇOIS dit "Le Barbu"

Alors que nous approchons du quarantième anniversaire de l'opération Lamantin qui a marqué le début d'une série ininterrompue, depuis, d'opérations extérieures mises en œuvre par l'Armée de l'Air suivant les principes "inventés" à cette occasion, j'ai souhaité écrire ce que ma mémoire en retient encore.

La 11 EC, à Toul Rosières a la charge, au début des années 1970 de la CAFI (Composante Air des Forces d'Intervention), avec ses F-100 Super Sabre, seule monture de l'Armée de l'Air alors capable de ravitaillement en vol (à l'exception des Mirage IV pour leur mission nucléaire stratégique). Le 3/11 Corse est en charge de cette mission en assurant l'entraînement de ses personnels ainsi que celui du renfort parmi les chefs de patrouille du 1/11 Roussillon, du 2/11 Vosges et de l'état-major de l'Escadre. En 1977, alors que les 3 escadrons sont transformés sur la nouvelle monture franco-britannique, 23 pilotes sont alors aptes ravitaillement sur Jaguar. Le 3/11 Corse participe une fois ou deux par an à des exercices en Afrique dans le cadre des accords de défense qui nous lient à une majorité des états de l'ex Empire. Nos bases de Dakar et Djibouti permettent de rayonner en Côte d'Ivoire, au Gabon, au Tchad et jusqu'à La Réunion. Depuis près d'un mois, la CAFI est en alerte pour une destination inconnue des peintres, mais, a priori, également du commandement de l'Escadre et de la Base. On compte et recompte ce qui est prévu pour mettre en œuvre la cellule prévue de 4 avions à déployer. Il était même prévu des bidets de campagne dans le lot que le MVC (Matériel Volant du Commissariat) avait mis sur palettes aérotransportables, auxquels s'ajoutait une partie plus sérieuse avec les obus de nos canons de 30 mm, des roquettes et des bombes, le moteur Adour de rechange ainsi que les Francs CFA dans une mallette que ne quittait pas Charles RICOUR qui en avait la charge. Une réfection de la piste de Toul n'arrangeait rien et l'alerte était prise de Saint-Dizier et surtout à Istres avec les 4 Jaguar et les 2 Transall pleins à craquer. Pour ne rien arranger, les fins limiers du 2ème CATac avaient décidé de faire une inspection de toute la chaîne CAFI, non pas pour nous embêter, mais … parce que c'était prévu à cette date-là. La liste des pilotes d'astreinte changeait pour le week-end et s'appuyait sur le petit personnel pour laisser aux cadors du 3/11 le temps de repos nécessaire à leur métabolisme très sollicité. De plus, le 3/11 étant parti pour une mission tourisme et culture en Afrique pour faire sa moisson de médailles exotiques, nous sommes d'alerte pour 10 jours. J'ai noté 4 allers-retours Toul-Istres en

19 jours… C'est ainsi que le mardi 22 novembre 1977 nous rejoignons Istres sous les ordres du Commandant MENU, second d'escadre, arrivé depuis très peu de temps à la 11. Dès notre arrivée nous apprenons que nous décollons le lendemain matin pour Dakar. Briefing à l'ERV (Escadre de Ravitaillement en Vol) dont l'accès est des plus compliqués car c'est une unité des Forces Aériennes Stratégiques. Le matériel, arrivé en Transall depuis longtemps à l'Escale, doit être trié, car l'EMAA ne nous accorde que 3 machines sur les 5 prévues par la cellule Rapace. Les choix sont laissés à l'appréciation du chef de détachement qui passe la nuit à faire et refaire les palettes et le chargement des appareils arrivés d'Orléans. La nuit est courte et dès l'aube nous rejoignons l'enceinte des FAS pour une mise en route rapide pour permettre aux pistards de monter dans le ravitailleur qui roule lourdement avec ses vieux réacteurs J57 à injection d'eau et décolle alors que le jour se lève à peine. À bord ont pris place 34 commandos de l'Air qui sécuriseront l'enceinte militaire à Dakar et seront systématiquement dans le C 160 PC volant. Les 4 Jaguar enchaînent à 7 heures 10 et rassemblent facilement pendant la montée en direction de la Méditerranée. À l'époque il y avait un chef de dispositif dans le ravitailleur qui en liaison avec le leader des Jaguar et le Commandant de bord du C-135 avait la responsabilité du dispositif si un grain de sable devait modifier la mission initialement prévue (demi-tour, déroutement, percée à l'arrivée…). Et il avait fallu que ça me tombe dessus, alors que, évidement, j'aurais préféré être dans un des Jaguar. Sur mon carnet de vol, à ce titre, je note 17h de C-135F en novembre et autant en décembre. Mais j'ai aussi noté 7 heures de Breguet, 5 heures de C-160 et 50 minutes de Noratlas. Je l'ai dit, l'équipe était l'équipe B que personne n'avait imaginé devoir décoller pendant cette semaine et qui ne connaissait du ravitaillement que les axes métropolitains. Sur place, nous découvrons que la FATac a mis en place un état-major sur place pour préparer notre arrivée. La mission des touristes (exercice Estuaire au Gabon) a été arrêtée à Dakar où leur détachement était arrivé la veille de notre mise en place et a été mis en alerte, mais il n'y a pas d'opportunité d'intervention. Nous voyant arrivés, leurs chefs considèrent parfaitement légitime de prendre nos places et de nous renvoyer à Toul. Mais le Commandant MENU ne l'entend pas de cette oreille et comme le courant passe parfaitement entre lui et le Gal FORGET, à part quelques ajustements et le fait qu'on garde 2 de leurs avions, l'équipe de la mise en place reste et même le patron d'Escadre, le LCL PISSOCHET, part pour la mission planifiée de longue date avec le 3/11. L'équipe de départ : Menu-Bezat-Vergnières-François-Tani-Legall-Debernardi-De Chavanne-Huet-Deltrieu-Lareida est renforcée par Jantet

-Longuet-Hartweck-Guérin-Dehaeze-Lissonde. Seuls Lareida et Deltrieu partent avec les touristes. Répartis entre l'ambassade de France à Nouakchott, en Mauritanie, et Dakar, les 25 précurseurs sont sous les ordres du Général Michel FORGET qui leur en fait voir de toutes les couleurs et l'arrivée des avions est pour eux un soulagement, sachant que cela va calmer le grand Yaka.

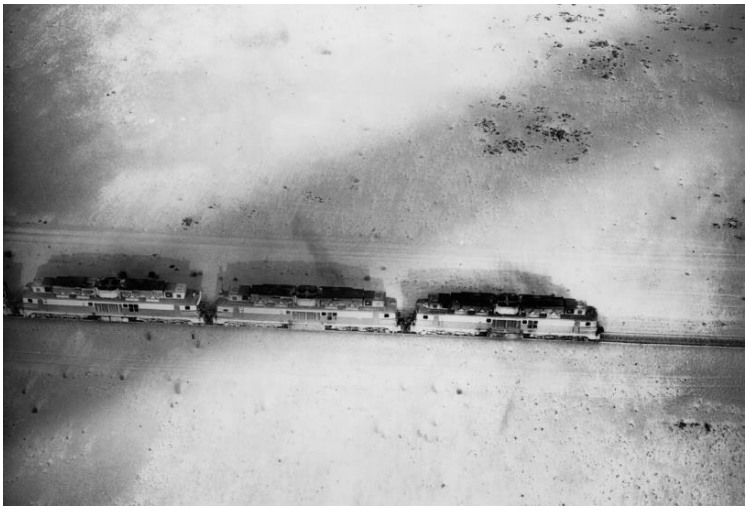


Le PC Lamentin

Pour ce qui est du Détam Jaguar, nous sommes très bien installés sur le Détachement Aérien 160 de Dakar Ouakam qui est rapidement plein à craquer avec notre cellule Jaguar, l'état-major et les détachements des commandos de l'air, des transmissions, de la Marine et ses quatre Bréguet, des C-135F et autres transporteurs, soit un total de 309 personnes. Vers 20 heures, à peine installé, je suis convoqué à Yoff auprès du Cdt MENU. Il s'agit de préparer la mission du lendemain aux aurores. À défaut d'avoir fait le convoyage, je ferai la mission "F001", première d'une série qui fera du Jaguar l'avion de combat ayant le plus de missions de guerre de l'Armée de l'Air. C'était le 24/11/1977. Nous allons faire du "Show of Presence" avant l'heure puisque ce terme n'existe pas encore dans la panoplie des missions de l'Armée de l'Air. Il nous est demandé de survoler Atar puis Zouerate et de faire un maximum de bruit pour signaler aux Mauritaniens que les Jaguars sont arrivés, à la fois pour rassurer les coopérants et, surtout, pour "calmer" le Polisario. Le C-135F décolle et nous le rassemblons en montée et ravitaillons après 45 minutes et plongeons vers l'inconnu du désert. Je suis en monoplace et suis sensé assurer la navigation, grâce au calculateur dont seuls les Jaguar monoplaces sont équipés, puisque le Cdt MENU fraîchement transformé ravito, même si quelques années passées sur Mirage IV

en faisaient un vieux briscard du ravito, les textes étant ce qu'ils étaient, n'avait pas droit au monoplace. Il était tenu de faire une année de biplace avant le monoplace comme tout le monde. (Il se lâchera néanmoins le lendemain en mono sur le désert). Le Général FORGET a souhaité que le Chef des ST (Services Techniques), le Commandant ROLLAND, soit en place arrière. Comme naviguant d'essai avec une très bonne expérience sur Jaguar, il aurait, mieux que nous tous, maîtrisé une panne transfert carburant à 400 km d'un terrain de déroutement et, de plus, il connaissait cet environnement suite à sa mission exploratoire. Mais quand je regarde un peu ce que donne le calculateur, je le vois dans les choux de plusieurs dizaines de nautiques et il faudra nous habituer au fait qu'en altitude, comme en basse altitude, le doppler est totalement perturbé par les dunes, comme par les vagues en survol maritime. Ce calculateur ne savait qu'assurer de trouver le champ de tir de Suippes en décollant de Saint-Dizier par mauvais temps avec de nombreux recalages non réalistes, pour assurer les missions nucléaires tactiques. Nous naviguons donc à l'ancienne au cap et à la montre même si ici la méthode dite "à la mousse des arbres" est plus qu'aléatoire. Mais en montant de quelques centaines de pieds, on ne peut manquer Atar, une tache dans le désert tout jaune. Nous sommes en formation défensive et le leader annonce « *PC Top* ». Évidemment, je mets les manettes dans le tableau de bord et, comme le leader, respectant strictement le règlement de chasse, m'a laissé un peu de marge, je commence à passer très légèrement devant et j'ai droit à un « *2 en place !* » qui sonne faux dans cet environnement bien éloigné de nos habitudes de guerre froide en Centre Europe. Dix ans après, avec le Général MENU, nous en rigolerons encore. Par contre en dessous ça ne doit pas rigoler, car nous faisons 2 passages sur la ville en "radada" intégral avec les réchauffes aux fesses. On dégage vers le Nord et nous trouvons vite la voie ferrée qui nous mène à Zouerate et là, même scénario en incluant la ville et la mine. Le téléphone arabe va vite fonctionner et à Tindouf personne n'ignorera notre arrivée en Mauritanie. Mon Oméra 40 a bien fonctionné et les officiers de renseignements auront du grain à moudre. Comme prévu au briefing, nous nous mettons en montée vers l'ouest où nous devons retrouver le ravitailleur au cap sud près de la côte. J'annonce « *Leader, le tanker à 11 heures haut* ». Il me confirme le visuel et nous faisons un virage relatif, comme dans le livre, qui nous amène dans ses 6 heures pour 500 mètres par-dessous et, oh surprise, nous voyons une belle dérive blanche avec la croix rouge du drapeau suisse. On dégage le plus discrètement possible de ce liner pas prévu au programme pour trouver le C-135F, 2000 pieds juste au-dessus. Pendant les

7 années où j'ai pratiqué des rejointes sur le ravitailleur en Afrique, je n'ai jamais connu ce type d'incident pas plus que mes petits camarades. Il a fallu que ça se produise lors de notre première mission ce qui était tout à fait incroyable. Le retour, une fois le plein fait, se fait sur la côte de Nouakchott jusqu'à Dakar. À côté, la côte de Cazaux jusqu'à Bayonne fait figure de mare à canards. 45 minutes de plage ininterrompue à 450 kt et avec la sonde calée à 50 pieds, ça vous change de la FATac… Le lendemain le Général FORGET nous confirmera que le message est très bien passé auprès des populations. Et trois jours après, il y avait sur les marchés mauritaniens des grigris Jaguar, du tissu Jaguar, etc… Les jours qui suivent sont du domaine de la répétition générale : décollage sur alerte et rejointe du Bréguet qui nous décrit l'objectif que l'on va arroser à l'OPIT (Obus Perforant Incendiaire et Traçant). La dispersion des tirs de roquettes de 2,75 pouces a rapidement convaincu le COMFOR (Commandant des Forces) que nous retiendrions uniquement la configuration canons. Le problème était de trouver un objectif d'entraînement, ce qui est très rare dans ce parfait désert. Mais pas loin de Tindouf, il y avait un kéké et je dis bien il y avait, car quand la patrouille a plongé dessus, il n'en est pas resté grand-chose. Nos journées se passaient à Yoff dans une minuscule salle d'Ops où crépitait en continu un Télex de l'AFP qui nous reliait au monde. Mais aucune nouvelle de nos proches qui n'ont d'ailleurs pas su où nous étions précisément pendant huit jours. Blackout complet. Nous étions partis avec la brosse à dents pour tenir l'alerte à Istres et l'Escadre a dû envoyer chercher des affaires de rechange auprès de nos femmes qui n'ont pas reçu d'explications en retour et certaines se sont sérieusement inquiétées.



Le train attaqué par le POLISARIO

Le 2 décembre, à peine posés d'une petite mission OBAO (en fait "haut-bas-haut" qui correspond au profil de vol de la mission) dans la région de Nouakchott de 1H30 sans ravito, c'est l'alerte et cinq avions en deux patrouilles au total décollent, car une katiba de 43 véhicules vient d'être repérée alors qu'elle vient d'attaquer le poste de Boulanouar. Première patrouille : MENU et LEGALL (LISSONDE en place arrière). Deuxième patrouille : VERGNIERES - FRANCOIS (TANI en back seat) - JANTET (DECHAVANNE en place arrière). Deux C-135 avec Capitaine THIRIOT et Lieutenant-colonel MAURER. Deux Bréguet Atlantic avec les Lieutenants de vaisseau GUILLARD et DEVOS. Le PC volant C160 du général dont le pilote est le Lieutenant GENRE. Est également de la partie un Defender mauritanien armé de roquettes. Le Bréguet étant à 15 000 pieds, nous faisons la rejointe à 20 000 pieds et il nous décrit la situation alors que le Général FORGET tourne vers les 12 000 pieds avec son C-160 Transall PC volant. Cela dure deux heures et nous asséchons, à cinq, deux ravitailleurs. Et pendant ce temps, le général en liaison HF avec le CEMA (Chef d'Etat-major des Armées le Général MERY) n'obtient pas du Président de la République le feu Bingo vert, car il a été informé de la position de la colonne qui n'est plus en territoire mauritanien, mais sur celui du Rio de Oro. S'en suit une conversation étonnante entre le Général FORGET et le pilote du Defender mauritanien qui tire quelques roquettes avec une dispersion lamentable et le Général de le féliciter de ce coup au but… Dans la foulée, il nous donne l'ordre de procéder à un tir de semonce et ajoute « *Vous tirez au plus juste, vous comprenez ce que je veux dire : au plus juste* ». De là à penser qu'il souhaitait que nous déglinguions des véhicules, en les attribuant à l'avion mauritanien, il n'y avait qu'un pas. Nous sommes à 58 nautiques dans le 040 de Nouadhibou et ce coup-ci nous faisons du "Show of Force" avant l'heure. Premier passage uniquement avec des photos et on remonte en perche. Les deux patrouilles dégringolent de 15 000 pieds et le badin est joufflu au moment du premier tir (550 kt). Sinon, on s'en donne à cœur joie et j'ai la chance que mon Oméra 130 (cinémitrailleuse) soit décalée vers le bas ce qui permet de voir le tir, mais aussi le dégagement. Mais tout a une fin et il faut décrocher, et on les laisse au Bréguet. Cela fait quand même 5 heures 20 en deux missions pour ce 2 décembre. J'ai noté 61 OMEI (Obus mine explosif incendiaire) et ne sais pas pourquoi nous avions ces munitions dévolues aux missions air-air. Les enseignements sont assez limpides : il faut plus d'espace entre les avions de la noria, car sinon, au moment de tirer, on voit son objectif traité par celui qui est devant. La raison est simple, on va au plus visible et dans le désert, en vent arrière, il n'est pas facile de distinguer les véhicules des gros

rochers, surtout que le convoi a éclaté très rapidement tous azimuts. Pour une vingtaine de véhicules, le champ de tir fait près de dix kilomètres de long sur cinq de large. C'est ainsi qu'un ZSU 23/2, armement de 600 kilos, monté sur un camion type Mercedes ou Berliet accroche mieux le regard qu'une Land Rover. Et le Commandant MENU a, évidemment, étant leader, visé cet objectif le plus visible dans le lot et il a bien fait, car cela représentait un danger très important. Le suivant, j'ai dû changer d'objectif après mon "In". Les tirs se font tous à 500 kt avec un angle de bien moins de cinq degrés ce qui était une protection aux coups adverses, mais surtout une facilité lors du "OUT", nos avions étant pleins en quittant le ravitailleur. Le point bas est donc vraiment bas et avec Ernest on a eu la nette impression de rebondir et de ne pas avoir à cabrer au dégagement, ce que d'ailleurs nous ne voulions pas faire. Nous restions en radada au moins dix à quinze secondes avant de dégager en virage Technique à comparer à celle des F-5 marocains qui interviendront dans les mois suivants, au canon en semi-piqué avec point bas à 4500 pieds. Résultat : "Zéro pointé". Mais on ne sentait pas en eux une vraie étoffe de chasseur avec la part de risque induite. Le soir, au mess, l'apéro était vraiment bien agréable et animé. Le Général FORGET rentre dans le mess, tombe ses épaulettes, les met dans la poche et nous rejoint. Une telle attitude était pour nous la meilleure preuve qu'il était content de nous. Notre conversation tournait surtout autour du tir de semonce "au plus juste". Le Général n'a pas voulu nous dire s'il aurait aimé qu'on les abîme un peu. Les plus heureux étaient sûrement son staff, le colonel HURE en tête. Ils n'avaient pas travaillé comme des fous pendant un mois pour rien. Même le capitaine BEDRIGNANS, trésorier, se laissait aller. Il avait des francs CFA dans une poche et des Ouguiya (monnaie mauritanienne) dans l'autre et distribuait à qui lui en demandait et marquait tout ça sur son paquet de gitanes. Quand il est rentré en métropole, il n'y avait pas un franc d'erreur dans ses comptes et pourtant il faisait vivre un détachement de 355 personnes entre Dakar et Nouakchott. Il en sera justement récompensé et nous avons tous été très heureux de le revoir quand nous avons fait une petite fête pour les 10 et les 15 ans de Lamantin. Quant au capitaine cocoye (je ne retrouve pas son nom), il promet de nous prêter son monoculaire de vision de nuit, normalement utilisé sur leurs fusils FRF1, car il a bien compris que la poursuite de nuit par les Atlantic est difficile. C'est un équipement alors très nouveau. C'est dire à quel point chacun se sent concerné et que l'équipe est très soudée autour de son chef. Je ne résiste pas, pour les participants de l'époque, de rappeler les noms des équipages des C-135F : THIRIOT, BELLOIR, MAURER, BERGE, RAFFIN (le fabuleux) et des Breguet

Atlantic : JEHANIN, DELATOUR, DEVOS, LE CARPENTIER, LAMBERT et BERTRAND.
Le 11 décembre, je vais à Saint-Louis du Sénégal en Grise pour y récupérer un avion dérouté la veille suite à une panne. Le décollage est "intéressant" : il y a tellement de crottes de chameau sur la piste que l'on croit décoller sur de la tôle ondulée. Et il faut choisir son créneau, car les chiens errants coupent la piste en permanence.
Le 12 décembre, le Polisario attaque le train minéralier et à 9h20 le Général décolle en Transall avec l'ADJ FRAPPAS chef de bord (vous noterez que le Général qui rédige les JMO, journal de marche et opérations, parle de chef de bord, car, vous l'aviez compris, le commandant de bord, c'est lui). L'Atlantic arrive sur place en même temps que le Général, vers 11 heures, car les marins décollent de Dakar alors que le Transall décolle de Nouakchott. Il y a 43 véhicules qui s'enfuient vers leur base de replis. Le COA (centre opérations des armées) donne l'autorisation d'intervention à 12 heures et le COMFOR ordonne le décollage des deux patrouilles de Jaguar et des deux ravitailleurs. La 1ère patrouille intervient de 13h15 à 13h35 (Vecteur Alpha CDT MENU, CNE DEHAEZE, SLT FRANÇOIS (SLT GUERIN en place arrière). Le CDT MENU, leader de la 1ère patrouille, ne tire pas : il s'est fait avoir comme jeune pilote de Jaguar qu'il est, et n'a pas ôté la sécurité de gâchette. Le soir même il obtiendra facilement l'autorisation du Général d'arracher ces foutues sécurités de queue de détente sur tous les avions, chose qui aurait normalement mis au moins trois ans pour aboutir. J'ai donc le privilège d'être le premier à tirer. La 2ème patrouille intervient de 14h25 à 14h35 (Vecteur Bravo CNE JANTET (ADJ DECHAVANNE en place arrière) – LTT HARTWECK (ADJ DEBERNARDI en place arrière). Ce coup-ci, c'est de coups au but qu'il s'agit. Sur le terrain on trouvera trente cadavres et dix "probables" dont un chef de katiba - neuf véhicules détruits, un endommagé et récupéré par les Mauritaniens (arrivés sur place dans la soirée), un canon de 75 sans recul et un canon B10 détruits. Beaucoup d'armement individuel récupéré par les Mauritaniens. Treize militaires et quatre civils mauritaniens récupérés, dont quatre blessés. Ils avaient été faits prisonnier lors de l'attaque du train le matin. Deux Jaguars très légèrement endommagés par du calibre 7,5. Deux tirs de SA-7 observés. Sur mon carnet de vol, j'ai noté "4 + 1 véhicules". En effet le 5ème a été rajouté après le débriefing des Oméra 40, car un Toyota était caché derrière le camion que j'ai un peu tout cassé et qui transportait des prisonniers Mauritaniens. On ne parlait pas encore de dégâts collatéraux… Et sur l'Oméra 130, lors d'une autre passe, on voit la portière du camion passer juste au-dessus de l'aile droite du Jaguar. L'ami GUERIN, qui subissait la mission

dans le cargo, en était encore tout blême le soir au mess. La notion de risque et de peur a été ressentie d'une manière très disparate par chacun d'entre nous, alors que la notion de "tuer" nous a semblé lointaine, mais c'est le propre de l'arme aérienne où le corps à corps n'existe pas. Pour ma part j'ai eu la chance d'être parfaitement imperméable à ces deux problèmes.

Résultat de l'attaque

Quant à HARTWECK, ses canons de 30 s'enraillent à chaque passe et il remonte en perche à 10 000 pieds, fait un essai qui s'avère bon, redescend et… ça ne marche plus. Cela me vaudra de faire un vol de contrôle canon : et 300 OPIT tirés en pleine mer juste au large de l'ile de Gorée. Les Breguet sont restés au-dessus de la colonne du Polisario de 11 heures du matin jusqu'au lendemain où elle a été renforcée par 10 nouveaux véhicules et leur raid s'arrête de 5 à 12 heures.

Le 13 décembre, à 6h30, le PC volant a rejoint la zone avec toujours le même adjudant "chef de bord". Deux patrouilles (4 + 3 Jaguar) sont scramblées à 8h55 et 9h35. Je suis dans la 2ème et devons faire demi-tour après 30 minutes, l'ordre d'ouverture du feu n'étant pas obtenu. En effet, il est impossible de trouver le Président et toutes les hypothèses, même les plus scabreuses sont émises sur les raisons de cette absence. La première patrouille est au-dessus de la colonne et doit aussi faire demi-tour. Tout le dispositif est remis en alerte sur sa base de départ à Ouakam (à 1200 km de la katiba toujours pistée par le Breguet). À 15h05 l'ordre d'intervention arrive brutalement (on a retrouvé le Président...) et seuls six Jaguar décolleront, car, crevard comme je suis, j'avais demandé au CDT MENU de partir en Breguet, ce qu'il accepta, car il nous semblait impossible d'avoir à décoller à cette heure alors que la nuit tombe à 18 heures.

1ère patrouille : MENU – HARTWECK (+ GUERIN) – JANTET – DECHAVANNE (+ PERON). 2ème patrouille : DEHAEZE et LONGUET. La relève du Breguet Atlantic, l'arrivée du PC volant et de la première patrouille se font à 17h10. Vingt véhicules sont pris à partie à 1300 km de Dakar de 17h25 à 18h05. Le premier terrain de secours est à 400 km. Je cite le Général : « *Le scénario est tel que tout pilote contraint de s'éjecter était un pilote perdu* ». Tout le monde rejoint les deux Boeing, mais les derniers à ravitailler le feront de nuit et il faudra attendre trois ans pour que nous soyons équipés de phare de ravito (sauf celui que j'ai testé, mais qui grillait la vitre latérale droite derrière laquelle il était collé). Le résultat est de 15 véhicules détruits et 2 ou 3 endommagés (traces de remorquage) et les Jaguar ne sont pas touchés. Il faut dire que le soleil en rase-motte et dans le dos rendait la tâche des défenseurs pas facile. Même leur ZSU a été détruit. Le Général MENU raconte : « *Je ne l'avais pas vu directement, je n'avais aperçu que des étincelles qui sortaient d'un kéké ainsi que les traçantes qui entouraient un Jaguar (je crois que c'était celui de DECHAVANNE). J'ai tiré et je suis passé dans la boule de feu…* ».

Les troupes Mauritaniennes ne se sont pas rendues sur place et donc le bilan humain n'a pu être fait. Pour ma part, dans le Breguet, même si j'enrageais de ne pas tenir ma place dans les patrouilles, je dois dire que le LV DELATOUR, le commandant de Bord, m'a intégré à l'équipe de 13 personnes en me mettant dans la bulle. Chaque paire d'yeux compte et le spectacle est grandiose pendant la noria avec les colonnes de fumée noire qui montent l'une après l'autre. Un SA-7 part, fait demi-tour et explose tout près du tireur. J'utilise en fin de mission les JVN (jumelles de vision nocturne) du cocoye et le désert grouille de monde la nuit. Nous sommes tous témoins pendant le retour de la présence d'un OVNI qui nous suit avec une vitesse vertigineuse entre nos 6 et 9 heures. Était-ce un Bear soviétique ? Nous n'en saurons jamais rien. Ça me fait quand même 7 heures 20 de vol dans les baskets et il ne faut pas me bercer.

Le 14 décembre le Polisario annonce la libération des 8 otages français de la SNIM. Quand, 2 jours plus tard, nous recevrons les journaux français et que nous verrons en première page la photo de Georges Marchais, premier secrétaire du PCF, accueillant les otages à l'Isba d'Orly et déclarer que c'était "grâce aux démarches d'amitié entre partis frères, français et algériens", qu'il avait obtenu cette libération, je dois dire que ça a eu du mal à passer. Nous seuls et quelques autorités de l'État savions que cette "amitié" sentait très fort la poudre de nos obus de 30. À Dakar, nous sommes invités par les marins à un méchoui avec l'état-major et tous les équipages. Même le Yaka semble un peu parti quand

tout le monde chante « *Forget, Forget, troulalalaler, c'est le plus grand des généraux de France. Forget, Forget, c'est le plus grand des généraux français* ». L'équipe est soudée et le Polisario n'a qu'à bien se tenir : nous sommes gonflés à bloc. Pour ce repas, j'inaugure ma coupe rasée de près et je passe régulièrement du lait de coco sur mon crâne chauve pour éviter le coup de bambou. Il faut dire que le Commandant MENU nous a informés du fait que nos photos étaient aux mains des Algériens. Donc je prends mes précautions pour ne pas être reconnu… Il faut dire qu'entre l'aéroport et la base, il est facile de nous photographier en traversant le Bololo, car, même si nous sommes en civil, nos véhicules sont militaires. Les Soviétiques ont envoyé leur 2ème bureau en force et des dizaines de "chalutiers" déploient non pas leurs filets, mais leurs grandes antennes au large de Nouadhibou et Nouakchott ce qui nous contraint à une certaine discipline radio et nous parlons par code. C'est ainsi que, lors d'une relève, le Bréguet indique que "Hector" est au point kilométrique 125 et le leader, chef du nouveau Détam, demande sa position par rapport à la voie ferrée. L'équipier d'une autre patrouille intervient et lui répond « *eh con, entre les rails* » (je ne sais plus si c'est BEZAT ou MOREL). Il faut dire que Hector, c'était le code du train Trans minéralier. Avec la déculottée des 12 et 13 qui aboutit à la prompte libération des otages, nous pensions que l'opération allait prendre fin rapidement. Mais arrive le 18 décembre. Le Polisario attaque le poste de Tmeimichat vers 8 heures. Le Bréguet quitte Dakar à 9H10 alors que le Général part de Nouakchott à 8H52. À 11H15, 54 véhicules sont repérés au Nord du camp attaqué et ils dropent vers le nord. À 11H45, le COA donne le Bingo Vert (alors que la colonne ennemie est déjà sur le territoire du Rio de Oro) et à 11H56, la 1ère patrouille de 4 Jaguar décolle, soit 11 minutes après. Il faut dire que nous étions en alerte à 15 minutes et à 150 mètres des avions avec un planton au bout du téléphone. Les Vecteur Alpha : MENU-FRANCOIS (+GUERIN) – JANTET – LEGALL (+HARTWECK) interviennent de 12H55, soit une heure après le décollage, jusqu'à 13H15. Bilan : 11 véhicules ennemis incendiés, mais 3 Jaguar touchés par du 7,5, dont celui de JANTET, réservoir crevé, la cabine est envahie de vapeurs de carburant et panne sèche d'oxygène. Quand il annonce « *3 touché* », je viens de finir mon 300ème et dernier OPIT et je le vois facilement à cause d'une belle traînée de pétrole. Je lui annonce « *visuel* », lui donne le cap sur Nouadhibou et le rassemble en légère montée pendant que le leader et le 4 finissent leurs passes. Je l'assiste et le conduit jusqu'au toucher des roues avant de passer vent arrière et de me poser pour constater que moi aussi je suis touché, mais pas gravement comme lui. La mission n'a duré que 1H45 avec un

seul ravito avant de plonger sur la katiba. Les Vecteur Bravo : DEHAEZE - DECHAVANNE (+ PERON) - LONGUET interviennent de 13H20 à 13H50. Bilan : 6 véhicules incendiés. Ils retournent à Dakar et sont remis en alerte immédiatement. Les mécanos "cookent" les machines très vite et le C-135 qui doit avaler ses 80 000 litres sur le parking civil n'a pas le temps de passer son plan de vol. Quand l'ordre de redécoller est donné, il demande le roulage sans plan de vol et le contrôleur sénégalais, d'ordinaire si pointilleux (1), lui demande « *C'est pour les Jaguar ? - affirmatif - Ok Marcotte vous roulez…* ». La patrouille, même composition, intervient à nouveau de 17H35 à 18H00. Bilan : 2 véhicules détruits. Il faut dire que les tirs ennemis sont nourris et les derniers véhicules bien cachés dans les rochers, dont les ombres sont très longues au coucher du soleil. Le retour sera très sportif, car la nuit est bien tombée lors de la rejointe du Tanker et la prise du panier se fait à l'aveuglette. L'équipe de Nouadhibou rentre en partie avec le 2ème Transall qui a amené les mécanos pour faire des rustines sur 2 avions, car celui de JANTET fuit le pétrole au niveau des nourrices et l'avion du Cdt MENU a un éclat de 30 mm dans l'entrée d'air et la base de la dérive bien abîmée. Il faudra démonter les ailes et la dérive du premier et les rapatrier en Transall vers la France le soir de Noël, soit une semaine de travail pour la mécanique dans un hangar de fortune sans porte sur ce terrain en permanence envahi par le vent de sable avec une chaleur étouffante et des mouches qui piquent. Toul nous enverra les machines de remplacement sous 24 heures. Nous avons alors, le 19 décembre, 10 Jaguar. Le bilan total est donc de 21 véhicules et au moins 47 tués (le Polisario en annonce 110). Les réguliers Mauritaniens récupéreront un bitube de 14,5, un canon de 20, un mortier soviétique de 82 mm, 2 canons de 75, un canon de 107 mm sans recul et 3 BLU ainsi que quantité d'armements individuels. Le Général FORGET a obtenu le résultat qui lui était assigné en adaptant son expérience pendant le conflit en Algérie en remplaçant le Broussard avec lequel il guidait les T6 par le couple Transall PC / Breguet Atlantic et les vieux postes radio du type TRPP par la boite grosse comme un paquet de sucre avec laquelle le 13ème RDP pouvait rentrer en contact avec le COA à Paris, pendant l'action. Ceci est incontestablement l'origine de ce que nous connaissons aujourd'hui avec l'AWACS, la liaison 16 et le Rover des équipages de 2000 et Rafale. DEHAEZE et LONGUET ont fait 6 ravitaillements et 8 heures de vol le même jour en doublant leur mission ce qui est à rapprocher du raid de la première intervention au Mali depuis Saint-Dizier en Rafale. Je cite le Général : *« Pour la première fois de l'histoire militaire, une intervention extérieure a été confiée, pour l'essentiel, à des forces aériennes… où*

notamment l'aviation de combat a eu un rôle déterminant, voire même exclusif en ce qui concerne l'intervention feu. » Les opérations en Irak, Lybie et Mali doivent incontestablement beaucoup à la "Fatacatisation" que le Général a imposée à l'armée de l'Air suite à ces opérations et à ses enseignements pendant les 4 ans de son commandement. Ce que le chef d'état-major de l'armée de l'Air, le Général Saint Cricq, traduit par « *Ces opérations ont fait la démonstration que les forces aériennes sont et seront l'instrument privilégié de notre stratégie d'action extérieure*. » Seules, deux missions feu auront encore lieu dans le cadre de Lamentin les 2 et 3 mai 78 et l'opération sera entièrement démontée au printemps 80.

Le 21, je fais faire un tour du désert au Lcl PACHEBAT qui vient nous relever et le 24 je suis dérouté en vol pour contrôler des camions suspects près d'Atar. Le PC volant a déjà décollé, mais avec DEHAEZE, nous constatons qu'il s'agit de camions civils et nous leur souhaitons bonne route avec un passage au niveau de la portière. Le 27, le Général CAPILLON prend l'intérim du Général FORGET. Ils passent tous les deux dans la salle d'Ops et le Général CAPILLON remarque « *Vous avez des biplaces, ça me va bien* ». Le Général FORGET de répondre, avec sa sympathique répartie habituelle, « *Je vous rappelle que vous n'êtes pas ici pour voler.* ». Le bilan des missions en intervention est de : - Jaguar : 85H50 / 26 sorties. - C-135 : 35H50 / 10 sorties et 55 ravitaillements. - Breguet Atlantic : 119H / 12 sorties. - C-160 : 42H10 / 5 sorties. Et nous avons utilisé 968 obus d'exercice (qui servaient à amorcer les bandes d'obus bons de guerre dans les goulottes d'armement des canons), 348 OMEI et 10240 OPIT, soit un total de 12556 obus pendant le mois de décembre 1977. Et le 27, nous prenons tous le DC-8 pour rentrer en France. Le Général empreinte l'échelle de coupée avant, mais le commandant de bord lui fait signe de monter à l'arrière avec le gros des troupes. Le pauvre homme ! Ce doit être le seul à ne pas avoir entendu parler du Yaka de la FATac… Il s'en prend une sévère et doit déblayer en 2 minutes le salon de 1ère que l'équipage s'était réservé et du haut de la passerelle, notre Général FORGET nous fait signe de le suivre. Pendant le vol de retour, le Général vient nous voir un par un et il faut que je lui sorte la dernière histoire belge dont il est très amateur. Pendant tout le Détam, j'ai fait bien attention d'en avoir toujours une fraîche sous le coude. On vide le bar du DC-8 et le colonel HURE, après 3 heures de vol, nous demande un peu de calme, car le Général voit le Président GISCARD d'ESTAING dès son arrivée à Paris. Sa voiture et l'escorte sont au pied de l'avion à l'arrivée et les formalités de douane sont vite passées pour nous permettre de prendre les bus vers Toul pour retrouver nos familles. Le

Général reviendra dans les premiers jours de janvier à son poste de COMFOR, qu'il gardera jusqu'au 14 février 1978, remplacé par le général MAFFRE. Je retournerai à Dakar du 28 février au 28 mars 1978 et en février et mars 1980 lors de la fin de l'opération. Puis à nouveau le 19 avril, pour faire la mise en place sur alerte à N'Djamena le 27 et enfin rentrer le 14 mai à Toul. Mais c'est une autre histoire, qui commence par l'arrêt des moteurs sur le parking civil de N'Djamena avec tout le personnel féminin de l'ambassade et des quelques coopérants qui nous attendent comme leurs libérateurs. Effectivement l'étau s'est desserré autour de la ville en une demi-journée sous l'effet JAGUAR. Mais ces 2 détachements conjoints (Dakar et N'Djamena) obligeront la 11EC à transformer ravitaillement en vol des pilotes de la 7EC. J'en étais fou de rage, car 250 jours par an en Afrique ne me faisaient pas peur, au contraire. Et c'est comme ça que, petit à petit, tous les chasseurs ont été transformés puisque très vite les Mirages F1 ont fait de même. Début 1978, la Croix de la Valeur Militaire nous a été remise, mais en cachette. Comme depuis le début de l'opération, tout devait rester secret. C'est donc au mess officiers de Metz que le Général nous a remis, un soir, alors que la base était déjà fermée, ces médailles en lisant la citation. Mais quand nous avons reçu la citation officielle, nous avons constaté que nous étions des bons petits, mais il n'y avait plus aucune mention de nos faits d'arme, fussent-ils très modestes et il n'y a même pas eu de photo. Cela a recommencé pour la 2ème tournée, mais là, c'était dans le salon d'honneur du commandant de base de Toul, discrétion oblige. Nous hésitions alors à porter nos médailles et nos chefs nous y ont incités pour briser un peu ce mur du silence. Mais je me suis vengé et bien plus tard, étant civil depuis plus de 15 ans et en consultant les textes, j'ai profité de l'adieu aux armes de Charles RICOUR, à Villacoublay, pour me faire remettre ma VM (valeur militaire) sur le front des troupes par le CEMAA. Le général FORGET, dans les tribunes, me voit sortir dans le rang des récipiendaires, en civil. À l'issue de la cérémonie, il est vite venu me voir pour me dire sa surprise, mais également sa totale approbation. Je dois dire que cela a été une des plus fortes émotions de ma vie même si je ne suis pas un grand sensible tout comme quand, encore sous-lieutenant, j'ai reçu une carte de vœux manuscrite de la part du Général Forget. Et il y a eu la distribution de Légions d'Honneur. Le Président Valéry GISCARD d'ESTAING avait dit à son chef du cabinet militaire « *Vous préparez la Légion d'Honneur pour tous les pilotes, même les lieutenants* ». Et ce C… de biffin a exclu les sous– lieutenants. Du coup, GUERIN et moi, nous sommes assis dessus. C'est le Général FORGET qui nous a rapporté cet élément disant son écœurement. Par contre, DECHAVANNE, TANI

et DEBERNARDI et LEGALL étant sous-officiers ont reçu la Médaille Militaire, ce qui à 25 ou 27 ans était tout à fait exceptionnel.
Il m'a fallu attendre 20 ans pour décrocher cette Légion d'Honneur, aux points comme un direct, mais pour un ORSA (Officier de réserve en situation d'active) c'est quand même bien. Bien évidemment Lamantin a constitué la plus passionnante période de ma courte carrière de 15 ans jour pour jour, à laquelle se sont ajoutées Tacaud et Manta. C'est au cours de ce dernier Détam, en septembre 84, que le Colonel PISSOCHET, COMFOR à N'Djamena, m'avait dit d'apporter ma "bleue" que je venais d'obtenir, également aux points. C'est donc le ministre Charles HERNU, venu en Caravelle bourrée de Champagne à N'Djamena pour une inspection, qui me l'a remise sur le front des troupes, ce coup-ci. Les mauvaises langues ont dit que quand il m'a fait l'accolade, ça a fait velcro… Il m'en reste un profond respect pour mes chefs préférés qui ont été les Généraux FORGET, MENU et PISSOCHET. Je tire de ces évènements la certitude de la qualité de notre formation à la maîtrise de la situation, grâce aux missions accomplies en métropole au sein du 1/11 Roussillon. Je prendrai comme exemple la mission où JANTET a été touché suffisamment gravement pour réaliser qu'il était nécessaire de s'occuper de lui comme je l'ai raconté. Il n'y avait alors que 6 mois que j'avais décroché mon brevet de chef de patrouille. Or, à l'époque, JANTET était pour moi un ancien, déjà commandant d'escadrille, mais l'urgence et la gravité de la situation m'ont amené à prendre l'ascendant sur ce leader de l'autre patrouille, avec autorité, mais sans complexe, alors que j'étais loin de copiner avec ce pur produit du 3/11. Et il savait toujours me faire sentir ce qui nous séparait. Je suis persuadé que cette pratique de la gestion des moments difficiles avec les décisions rapides que cela impose, a considérablement joué sur ma réussite professionnelle ultérieure. Je laisse la conclusion en citant le général FORGET : « *Certes, depuis cette opération, bien d'autres opérations ont été déclenchées, que ce soit en Afrique ou au Moyen-Orient. Mais les forces aériennes - de combat ou de transport – par leurs capacités nouvelles dont Lamantin a donné une première idée, se sont partout révélées déterminantes pour donner à nos forces armées la mobilité stratégique qui leur est plus que jamais nécessaire* ». Ainsi, Lamantin, modeste opération, que d'autres dépasseront en ampleur et en complexité, a marqué un tournant dans notre stratégie d'action extérieure. "Elle méritait d'être contée".

Ma première mission réelle Lamentin

René LE GALL

Comme ma première mission réelle "Lamentin" fut aussi la toute première, il me semble utile de rappeler comment tout cela a commencé.

Cela faisait un moment qu'il y avait une belle agitation en France à cause de ce qui se passait en Mauritanie ; les alertes se succédaient, sans suite, et fin Novembre 1977, je me retrouve à Istres prêt à partir pour l'Afrique, une fois de plus. Sauf que cette fois fut la bonne et le 23 Novembre, on nous annonce que l'équipe d'alerte fait mouvement sur Dakar. Bonne nouvelle, mais je suis surtout inquiet pour le convoyage que je vais faire en N°2 ; pour ce genre de mission, on sort des sentiers battus et le ravitaillement n'étant jamais une partie de plaisir, j'espère que malgré ma petite expérience (une seule mission en monoplace) cela va bien se passer. J'ai eu raison de m'inquiéter, car au moment de ravitailler, on rentre dans une zone de turbulence et le panier du C-135 se met à bouger dans tous les sens ! Grosse séance de sport à affronter un panier remuant qui se termine bien à mon grand soulagement (et aussi des autres participants).

À l'arrivée à Dakar, c'est le dépaysement complet ; c'est l'Afrique et il fait bon contrairement au climat lorrain que nous venons de quitter. À ce moment, entre la mission qui ne fut pas de tout repos, les nouvelles conditions de vie, je suis loin d'imaginer que je suis susceptible d'intervenir réellement comme cela va se produire quelques jours plus tard. À Dakar on retrouve des collègues de retour d'un périple en Côte d'Ivoire, ce qui n'est pas sans poser de problème. "Les touristes" flairant le bon coup font le forcing pour prendre notre place et nous renvoyer en France. En tant que simple exécutant je regarde en spectateur et attend impatiemment le résultat de l'explication de gravure entre chefs. La décision tombe : "les touristes" rentrent retrouver les brumes de l'Est. Le lendemain, le soufflé est retombé et on entame une période de prise d'alerte et d'activité normale sur le DA (détachement Air) de Dakar où on est les bienvenus, malgré le sentiment de bousculer les petites habitudes des personnels du DA.

Et puis le 2 Décembre dans la journée, nous décollons sur alerte ; je suis N°2 de la patrouille et malgré l'enjeu potentiel, je suis plus préoccupé par bien faire mon boulot d'équipier (tenue de place, aide au leader et éventuellement appui des feux) que par la finalité et les risques encourus. Arrivés sur zone et aidés par l'Atlantique nous acquérons le visuel d'une colonne de véhicules. Le "Bingo vert" (autorisation de tir) se fait attendre, mais finit par arriver, et mon premier réflexe est de vérifier que l'armement est bien sur "ON". Pas le temps d'avoir

d'état d'âme ou de penser à autre chose ; le leader est parti pour exécuter une passe de tir ;

« *Ne pas le perdre de vue, assurer l'espacement, conserver le visuel de l'objectif, prendre les paramètres de tir* ».

En résumé, refaire maintes fois les manœuvres réalisées à l'entrainement, sauf que cette fois c'est du réel… et que les conditions ne sont pas les mêmes. On déboule de 15 000ft, alors que sur les champs de tir de Suippes ou d'Epagny, c'est 1500ft ; dix fois plus haut, ce qui se traduit par une vitesse largement au-dessus des 450kts habituels. J'ai la sensation de subir les évènements, ce qui est vrai et ce qui a pour conséquence de me faire tirer long et de manquer le véhicule que je voulais tirer.

« *Dégager, retrouver le leader, rassembler et repartir pour une nouvelle passe* ».

Une fois la situation rétablie, je repense à ce qui vient de passer et je suis partagé ; je suis excité et heureux, car je viens de réaliser ce pour quoi je me suis entrainé pendant toutes ces années, c'est-à-dire délivrer de l'armement sur un objectif réel. Mais j'ai aussi le désagréable sentiment d'avoir "merdé". Je n'ai qu'une envie : y retourner. Malheureusement je n'en aurai pas l'occasion, car le contre-ordre arrive sous la forme d'une interdiction de tir. Frustration sur le moment, mais qui passera par la suite, car j'ai eu à intervenir réellement de nouveau les jours suivants.

Lors du retour de la mission, c'est quand même le sentiment du devoir accompli qui domine, mais je pense aussi aux causes qui m'ont fait manquer l'objectif ; on en parlera longuement entre nous. Lors de ce "débriefing", j'ai pu constater que d'autres, pour les mêmes raisons avaient été surpris par ces conditions de tir inhabituelles et avaient la même "réussite" que moi.

En fait on a vérifié le vieil adage qui dit « you fight as you train » ; je n'avais jamais réalisé auparavant une passe de tir canons à partir de 15 000ft et je n'ai pas pu maitriser tous les paramètres (et je ne fus pas le seul) qui conditionnent la réussite d'un tir. Certains ont réussi, mais on était tous d'accord pour dire que nous n'étions pas entrainés face à ce cas de figure.

C'est le principal enseignement que j'ai retenu de cette mission et lorsque j'en parle aujourd'hui c'est ce qui me vient immédiatement à l'esprit. On m'a aussi demandé si j'avais eu des états d'âme de tirer sur des véhicules dans lesquels se trouvaient des personnels. La réponse est simple ; on ne voit que le véhicule sur lequel on tire, car c'est l'objectif. Pour ce qui est des conséquences sur les personnels au sol quand on a vu sur les films ramenés par les avions, que ceux

d’en bas nous tiraient dessus et cherchaient à nous abattre, on conclut rapidement que dans ce combat « c’est eux ou nous ».

Jaguar en patrouille sur l’Atlantique

Mission d’appui feu sur DJEDAA

Capitaine Patrick FERON

Hôtel "La Tchadienne", N'Djamena, 05h20 UTC (06h20 heure locale)

Comme tous les matins depuis notre arrivée, je rejoins les autres pilotes de Jaguar dans la salle à manger de l'hôtel, heureux de bénéficier d'un régime de faveur dû au Président Malloum dont nous sommes les hôtes, et à la publicité donnée à l'action déterminante des pilotes de Jaguar contre le Polisario en Mauritanie. Nous apprécions ce confort, mais ce régime particulier nous met mal à l'aise vis-à-vis de nos mécaniciens et de nos camarades de l'Armée de terre installés de façon beaucoup plus spartiate au camp militaire. De violents accrochages ont eu lieu à Ati, beaucoup plus près de N'Djamena, où les forces françaises du 3ème Régiment d'Infanterie de Marine ont été engagées au côté de l'Armée tchadienne. Le 19 mai alors que j'étais d'alerte, j'ai décollé à la tête d'une patrouille légère (deux avions) pour effectuer la première mission d'appui feu réel de la campagne. Depuis plusieurs missions ont permis de desserrer l'étau autour de nos marsouins (nom de tradition des soldats de l'Infanterie de Marine, l'ancienne "coloniale").

Hôtel « La Tchadienne »

Base aérienne Kosseï, N'Djamena, 06h00 UTC (07h00 heure locale)

De l'autre côté de l'aéroport, dans l'ancienne base aérienne française où s'est maintenant installée l'Armée de l'air Tchadienne, un peu de place a été fait au détachement français et quelques locaux ont été mis à notre disposition. L'un des appentis le long du hangar où les mécaniciens se sont installés a été aménagé en salle d'opérations du détachement aérien, c'est là que comme chaque matin à la même heure l'officier de renseignement fait aux équipages un point aussi précis que possible sur la situation des forces engagées. Il est toujours accompagné de l'OLAT (officier de liaison de l'Armée de terre). Participe aussi parfois à ce briefing l'Attaché de défense dont le poste est à l'Ambassade de France et qui dispose de ses propres sources de renseignements. Depuis quelques jours la situation s'étant aggravée il est systématiquement présent. En cette période de l'année débute la saison des pluies et de gros orages tropicaux s'abattent régulièrement sur toute la moitié sud du Tchad. La position du front inter-tropical (FIT) que donnent les images satellite est déterminante. Le FIT est une barrière d'énormes cumulonimbus qui peuvent culminer à plus de 40 000 pieds (12 km) et qui sont chargés d'une énergie supérieure à celle des bombes atomiques, il s'agit donc d'une activité orageuse particulièrement dangereuse dont le passage peut fermer l'aérodrome plusieurs heures, ce qui poserait problème, car il n'y a pas de terrain de déroutement accessible au Tchad. Fort heureusement, en cette journée du 23 mai, le FIT a eu la bonne idée de rester bien au sud, et le ciel est sans nuage ni brume sèche, qui un peu plus tôt dans la saison constitue l'autre danger météorologique à surveiller. Après ces briefings, le commandant en second d'escadre qui est leader de la patrouille d'alerte composée de quatre avions, nous réunit pour préparer la mission. La zone d'intervention probable est Djédaa située à 230 nautiques de N'Djamena (425 km), compte-tenu de la distance, il opte tout naturellement pour un profil haut-bas-haut. Cela permet d'économiser du carburant sur les trajets aller et retour, car à 30 000 pieds un Jaguar consomme moitié moins de carburant qu'au niveau de la mer, on ne descend donc en basse altitude pour les attaques qu'au dernier moment et on remonte dès l'intervention terminée, cela a un autre avantage, mais n'anticipons pas.

Aujourd'hui je suis numéro 3 de la patrouille d'alerte et donc leader de la deuxième PL (patrouille légère). Pour la préparation, le leader distribue les tâches : je suis chargé de faire un rappel sur les paramètres de la passe de tir et sur la conduite à tenir face à la menace sol-air adverse; le numéro deux doit

renseigner les cartes de la zone en y inscrivant toutes les informations utiles fournies au briefing renseignement; quant au numéro quatre il est chargé de la préparation de la navigation, des calculs de consommations qui vont déterminer le temps d'intervention sur zone et du calcul des paramètres de décollage compte tenu des données météo, du chargement des avions et de la longueur de la piste. Le leader se réserve la partie noble de la conception de la mission, de l'idée de manœuvre, de la tactique que nous allons utiliser, des formations que nous allons prendre en croisière, en attente, en attaque…Quand tout est prêt, il nous expose tout cela lors de son briefing, il passe toutes les phases du vol en revue, ainsi que les consignes de sécurité en cas de panne ou d'incident en essayant d'imaginer tout ce qui peut arriver. Contrairement aux affûts de quatre canons de 23 millimètres utilisés en Europe par les forces du pacte de Varsovie, les affûts doubles du Frolinat ne sont pas couplés à un radar de tir, mais le projectile est aussi meurtrier pour peu que l'opérateur soit assez habile pour faire mouche avec un viseur classique sans assistance électronique. Il nous faut donc lui compliquer la tâche au maximum en volant bas et vite, pour qu'il nous découvre tard et qu'il ait le moins de temps possible pour ajuster sa visée, enfin il faut éviter de voler en ligne droite, technique qu'on appellera plus tard le "jink". Dernière menace, les petits calibres : dès que nous sommes repérés et juste avant que nous passions au-dessus d'eux, tous les hommes mettent leur kalachnikov à la verticale et vident leur chargeur en l'air. Les chances (ou malchances selon le côté où l'on se place) de toucher un organe vital de l'avion ou le pilote sont très faibles, mais pas nulles : en Mauritanie un de mes camarades a eu une canalisation de carburant percée de cette manière, il y avait fort heureusement un terrain accessible où il a pu se dérouter. La parade est de voler haut, mais pour attaquer nous sommes bien obligés de descendre, nous acceptons donc ce risque considéré comme faible. Comme armement nous utiliserons les deux canons de 30 millimètres installés à l'intérieur du fuselage ; chaque canon est alimenté par un caisson de 150 obus, pour cette mission nous tirerons des obus perforants incendiaires et traçants (OPIT). Je précise les paramètres de tir : angle de piqué 5 degrés, vitesse 500 nœuds, distance de tir 900 mètres, hausse 31 milliradians. En France nous nous entraînons régulièrement à ce type de tir considéré comme un exercice de base, mais autour des champs de tir il y a des habitations et des riverains. Pour limiter les nuisances nous ne faisons pas d'approches aussi basses qu'en opérations réelles, l'angle de piqué en passe de tir est donc plus important. Se pose par ailleurs le problème des obus qui ricochent sur le sol, à droite compte tenu de

leur sens de rotation. Pour les éviter on dégage en virant très serré et en montant à gauche, cette procédure de sécurité réduit considérablement le risque d'impact, même si de temps en temps il y a hélas des ricochets aberrants que les réacteurs trouvent indigestes. Un de mes équipiers en fera la triste expérience douze ans plus tard et devra s'éjecter au cours d'un entraînement près de Dijon. Mais ce type de dégagement qui privilégie la sécurité face aux ricochets augmente considérablement notre vulnérabilité face aux défenses adverses : nous dégagerons donc tout droit le plus bas et le plus vite possible en acceptant outre le risque des ricochets, celui des éclats provoqués par nos tirs. Ce choix difficile à faire au début des opérations se révélera payant, car aucun incident sérieux ne lui sera attribué au terme des deux campagnes du Tchad et de Mauritanie. Pendant ce temps l'équipe de mécaniciens, l'autre face de la pièce que constitue un escadron, s'est activée elle aussi et a préparé les avions. La prise en compte d'un avion par un pilote se fait toujours au bureau de piste, même dans les détachements les plus sommaires. Le bureau de piste est le point de convergence des mécaniciens des différentes spécialités chargés de l'entretien et de la mise en œuvre des avions : cellule, moteurs, équipements, avionique, armement, oxygène. Forme 11 signée, accompagné du "pistard" (mécanicien de piste), je me dirige vers mon avion, le Jaguar A94 qui est aligné avec les autres appareils sur le parking. Sous l'autorité du chef de piste, chaque pistard a la responsabilité d'un avion, c'est le maillon clef de la mise en œuvre technique, de tous les mécaniciens des diverses spécialités il est celui que nous connaissons le mieux, car il nous assiste dans les vérifications avant le vol et dans notre installation dans la cabine lorsque nous nous sanglons sur le siège éjectable.

Bien que nous n'ayons pas encore d'ordre de décollage, j'effectue comme mes camarades toutes les vérifications et opérations préparatoires prévues, je range mes cartes, insère les plaquettes dans le calculateur de navigation, puis je mets en marche les moteurs pour faire tous les checks. Tout est OK, je coupe tout, j'enlève mon casque et le mets à portée de main avec mes gants pour tout à l'heure. Quand il faudra partir il n'y aura plus qu'une procédure simplifiée à faire ce qui permettra un décollage dans des délais très brefs. Mes camarades ont terminé la préparation de leur avion aussi, nous rentrons vers le hangar. En attendant le "scramble", l'ordre de décollage, et afin de suivre ce qui se passe à l'Est du pays, je vais dans le camion transmission garé juste à côté de notre détachement. À l'intérieur j'y retrouve l'OLAT assis entre les deux rangées de consoles et d'équipements électroniques auxquelles les opérateurs font face,

écouteurs vissés sur les oreilles. Il s'intéresse de plus près aux échanges radio sur la gamme HF et a demandé de mettre le poste utilisé sur le haut-parleur, nous pouvons ainsi écouter les communications entre les différentes unités du 3ème Régiment d'Infanterie de Marine, toujours présent dans la région d'Ati où un calme précaire est provisoirement revenu.

07h10 UTC (07h10 heure locale)

À 15 000 pieds au-dessus de la bourgade de Djédaa, le Capitaine de corvette Lévêque est assis aux commandes d'un Bréguet Atlantic de l'Aéronautique navale qui a décollé de N'Djamena au lever du soleil à 4 heures 35 UTC. Dans la bulle de droite, le Maître principal Cauchois suit des yeux la progression de deux véhicules venant du nord et qui s'approchent de Djédaa, les nuages de poussière qu'ils soulèvent sur cette piste sableuse les rendent bien visibles. Alors qu'ils sont encore à cinq kilomètres de la bourgade, ils s'immobilisent et la poussière retombe lentement, le Maître principal Cauchois tend la main pour saisir ses jumelles afin de profiter de cet arrêt pour bien les identifier, lorsque soudain il voit partir de l'un des véhicules une traînée de fumée blanche qui s'élève rapidement vers lui.

— *« Missile à quatre heures ! »*

Une petite poussée d'adrénaline aiguillonne tous les membres d'équipage, car on a beau se savoir hors de portée et en avoir vu d'autres, il est toujours possible que le grand frère du Nord ait fourni des missiles d'un autre type, sans que nos services de renseignement n'en soient informés. Mais tel n'est pas le cas, le propulseur à poudre en fin de combustion s'éteint, le missile poursuit un moment sur sa lancée, culmine au sommet d'une parabole deux mille pieds sous l'Atlantic, et commence sa retombée vers le sol. Cet épisode terminé tout le monde se concentre à nouveau sur sa tâche, le taco attribue à chaque observateur un secteur de surveillance. L'image globale qu'il commence à dégager devient inquiétante : au moins douze véhicules lourdement chargés et identifiés comme ennemis convergent vers Djédaa. Avec l'accord du Commandant de bord, il appelle le quartier général à N'Djamena et lui transmet par HF-BLU un rapport en code sur la situation.

Base aérienne Kosseï, N'Djamena, 07h25 UTC (08h25 heure locale)

Dans le camion de transmission l'un des opérateurs se tourne vers l'OLAT et dégageant une oreille de son casque s'adresse à lui.

– *« Mon Colonel, il se passe quelque chose à Djédaa, je viens de capter un message codé de l'Atlantic pour le QG, je vous l'ai décodé : le Frolinat est en train de concentrer pas mal de véhicules là-bas,*

- *Montrez-moi ça, … oui on dirait qu'une action se prépare*,

Puis se tournant vers moi :

- *Mon capitaine je pense que ça va bientôt être à vous de jouer !*
- *Je quitte vivement le camion et cours vers la salle d'OPS du détachement à deux pas où deux des trois autres pilotes d'alerte sont confortablement assis près du téléphone en ligne directe avec le quartier général qui nous donnera le "scramble".*
- *Il va sonner, dis-je en entrant dans la salle, je suppose que le Colonel est à côté en train de faire de la "paille" (paperasse), je vais le prévenir.*

À peine suis-je entré dans la pièce sommairement aménagée en « bureau » que le téléphone sonne nous donnant les ordres détaillés pour notre mission en s'appuyant sur les données transmises par l'Atlantic : véhicules à détruire, dernières positions connues, défenses sol-air repérées, position des troupes amies... Chose surprenante nous avons déjà le « Bingo vert », l'autorisation d'ouverture du feu.

07h35 UTC (08h35 heure locale)

- *« Vasco Mike, check.*
- *Mike 2*
- *Mike 3*
- *Mike 4*
- *N'Djamena Tour, Vasco Mike bonjour, roulage quatre Jaguar pour mission opérationnelle, demande priorité au décollage.*
- *Vasco Mike de N'Djamena autorisés au roulage et à l'alignement piste 05, QNH 1014 millibars, vent du 350 pour 10 nœuds, priorité accordée, rappeler prêts pour le décollage. »*

Après avoir cheminé sur les taxiways, les quatre avions pénètrent sur la piste et s'alignent en quinconce, nous recalons nos calculateurs de navigation en positionnant nos avions de telle sorte que la ligne lumineuse du viseur soit parallèle au bord de piste, car nous n'avons pas le temps de le faire un par un sur l'axe central matérialisé par une ligne blanche.

Moteurs en plein gaz sec, toutes vérifications effectuées nous faisons signe au leader que nous sommes prêts en levant le pouce.

- *« N'Djamena Tour, Vasco Mike prêts au décollage.*
- *Vasco Mike de N'Djamena autorisés au décollage, dernier vent du 360 pour 8 nœuds. »*

D'un coup de tête vers l'avant le leader donne le top départ et lâche les freins alors que quatre chronomètres s'enclenchent simultanément.
Top + 10 secondes, le numéro deux lâche les freins à son tour.
Top + 15 secondes, j'allume la PC gauche, la tuyère s'ouvre correctement, PC droite tuyère OK, températures OK. Top + 20 secondes je lâche les freins en avançant les deux manettes en butée : pleine PC. Libéré, le Jaguar s'élance,
21 secondes 140 nœuds : l'accélération est correcte, 155 nœuds vitesse critique, 170 nœuds vitesse de décollage, je tire doucement sur le manche et avec le même plaisir à chaque fois renouvelé je suis en l'air. Le temps est clair, la visibilité est parfaite et les deux avions qui me précèdent sont parfaitement visibles. Le leader a légèrement réduit les gaz, le faible espacement de 10 secondes entre avion est rapidement comblé et nous prenons la formation prévue : FMD, (formation de manœuvre défensive). Nous gardons cette formation pendant la montée vers le niveau de croisière, à l'aller nous prenons 28 000 pieds, l'objectif n'étant qu'à 230 nautiques il est inutile de monter davantage.
07h50 UTC (08h50 heure locale)
Dans la cabine de l'Atlantic toujours en orbite à 15 000 pieds au-dessus de Djédaa, le Capitaine de corvette Lévêque est à l'écoute de la fréquence de N'Djamena, de son côté le taco a reçu un message du QG qu'il termine de décrypter.

— *« Quinze minutes que les Jaguar sont "airborne" commandant.*
— *Oui, je les ai entendus sur la fréquence tour,*
— *Ils avaient même le "Bingo vert" au moment de décoller ! »*

Sans blague, le boss a fait fort aujourd'hui, que ce soit ici ou en Mauritanie je n'ai jamais vu des délais aussi courts ! Bon dans quinze minutes ils seront là, je parie qu'en dessous ils sont au courant aussi, il y a de grandes chances que les véhicules commencent à se planquer, ouvrez tous les yeux et repérez bien les emplacements chacun dans vos secteurs respectifs. Dans mon Jaguar, bien sanglé sur mon siège éjectable, j'ai vraiment l'impression de faire corps avec cette machine docile. Alors que nous croisons en silence radio dans un ciel sans nuages d'un azur profond, je me sens bien, serein et je goûte avec bonheur cette courte phase de calme relatif. Tout est nominal à bord : oxygène, éléments de vol, paramètres moteur, transfert carburant, et mon équipier est bien en place. Je m'accorde quelques instants pour admirer le spectacle de la plaine Africaine qui, avec les premiers orages de la saison des pluies, commence à se revêtir de reflets verts alors qu'elle était si sèche il y a encore une semaine. Sur cette

immense étendue d'une planéité quasi parfaite, j'observe çà et là quelques villages dont les cases construites d'un mélange de terre et de paille séché, le "potte-potte", n'apprécient guère les orages tropicaux. Au fur et à mesure que nous progressons vers l'Est, des rochers de plus en plus gros jusqu'à former quelques collines éparses, émergent de la plaine, tels des îlots sur une mer calme. Pendant ce temps, les nautiques vers Djédaa diminuent régulièrement sur le calculateur de navigation, et le moment de contacter l'Atlantic est arrivé, la voix du leader rompt le silence radio :

— *« Albatros Carmin de Vasco Mike, check,*

— *Vasco Mike d'Albatros Carmin, cinq sur cinq on est en orbite gauche à 15 000 pieds au-dessus du PC1 (pour ne pas donner en clair les noms de localités à la radio plusieurs points de contact sont prévus à l'avance),*

— *OK position confirmée, on est à 28 000 pieds, à 10 nautiques on se mettra en descente vers 16 000 pieds et on viendra en orbite à l'extérieur. »*

08h03 UTC (09h03 heure locale)

— *« Mike leader de 3, visuel sur l'Atlantic à midi et demi un doigt sous l'horizon,*

— *OK visuel*

— *Les Mike on réduit deux fois 80%, formation de manœuvre offensive, check pétrole.*

— *Mike 2, 3 tonnes cent*

— *Mike 3, 3 tonnes 2*

— *Mike 4, 3 tonnes*

— *Leader, 3 tonnes 2, rappelez 2 tonnes.*

— *Deux tonnes, c'est 400 kilos au-dessus du pétrole minimum, ce qui donne environ dix minutes de marge au leader pour terminer l'action en cours avant de prendre le cap retour.*

— *Vasco Mike d'Albatros Carmin, prêts à copier ?*

— *Vasco Mike, prêt ».*

L'objectif est constitué de 12 véhicules de type tout terrain, lourdement chargés dont certains avec de gros fûts, sans doute de l'essence, ils progressaient du nord en direction du PC1, ils sont arrêtés depuis dix minutes, à l'abri de la végétation en six endroits, seuls ou par groupes de deux ou trois. Menace sol-air SA7, je répète SA7. Pas de troupe amie à proximité. À cette époque, il n'y a pas de système de visée laser qui permet de désigner avec précision la position de l'objectif, le système de navigation n'a pas non plus la précision suffisante

pour faire une attaque aux coordonnées. Quand il ne s'agit pas d'un objectif connu avant le départ que l'on peut positionner sur la carte, l'officier de guidage, qu'il soit en l'air ou au sol, doit faire une description d'après des repères visuels pour nous permettre de localiser notre cible. Dans cet art, certains sont meilleurs que d'autres, aujourd'hui nous avons affaire à un bon.

— *« Groupe n°1 trois véhicules. Au nord du PC1, un oued orientation générale sud-est nord-ouest, au nord-ouest du PC1 deux coudes, forme de manivelle.*

— *OK pour l'oued et les deux coudes.*

— *À l'intérieur du coude le plus éloigné du village, trois zones sombres dans le sable, en forme de triangle, pointe au sud.*

— *Vu le triangle.*

— *À l'ouest de la zone sombre formant la pointe sud du triangle, à trois cents mètres deux bouquets d'arbres.*

— *Vu les deux bouquets d'arbres.*

— *À l'intérieur du bouquet d'arbres le plus à l'ouest, c'est à dire le lus loin du triangle, vos trois véhicules.*

— *Mike leader objectif identifié.*

— *Mike 2 objectif identifié… »*

Les attaques sont prévues par patrouille légère (PL) : les deux avions de chaque PL attaquent l'un derrière l'autre le même objectif. Dès qu'il a fini avec le premier objectif, l'Atlantic décrit de la même manière notre objectif qui est situé environ un kilomètre au nord du premier objectif, il s'agit de deux véhicules sous un gros arbre isolé. En cette saison le soleil est déjà haut dans le ciel à neuf heures du matin et la lumière éclatante accentue le contraste des ombres sur le sable clair, du ciel les véhicules sous l'arbre sont totalement invisibles, si quelqu'un ne les a pas vus arriver, on n’a aucune chance de les trouver. Grâce à l'Atlantic nous avons identifié notre cible bien que nous ne voyions pas les véhicules. La patrouille est maintenant prête.

— *« Mike leader et 2, accélération, canons branchés, sécurité armement sur « armé ».*

La palmeraie de Djédaa

Quinze secondes plus tard, nous accélérons à notre tour, dès que la vitesse passe au-dessus de 450 nœuds nous piquons franchement. Sur le tableau armement, à l'avant de la console de droite, j'ai branché les canons et sélectionné une seconde de longueur de rafale. À 20 coups par seconde et par canon, c'est donc 40 obus qui seront tirés par attaque. Avec une vitesse initiale de 830 mètres par seconde plus les 250 mètres par seconde de l'avion, les obus partent à près de 1100 mètres par seconde, soit plus de trois fois la vitesse du son ! Je poursuis la descente avec un fort piqué en réduisant maintenant les gaz pour ne pas dépasser 500 nœuds, je surveille mon équipier dans le rétroviseur, comme prévu il est presque plein arrière, légèrement décalé pour éviter mon souffle et pour que je le voie. J'ai toujours l'objectif en vue, je vérifie rapidement les sélections armements et le viseur : mode air-sol, hausse prévue affichée. Mon regard est alors attiré par une explosion dans mes onze heures, la première PL vient d'atteindre son objectif, et je vois les deux Jaguar dégager quand soudain à quelques centaines de mètres de l'explosion, un nuage de poussière se forme au sol au départ d'une fumée blanche qui part vers le leader.

— *« Leader missile cinq heures ! »*

Il ne peut faire autre chose que garder sa vitesse élevée, et de fait le SA 7 après l'avoir poursuivi en vain retombe au sol sans le rattraper. Nous arrivons maintenant à deux kilomètres et demi, je casse la descente, remets des gaz pour maintenir 500 nœuds tout en prenant mon angle de tir : 5 degrés. Je rabats la queue de détente qui recouvrait le sommet du manche, et qui vient se loger sous mon index droit. Dans mon viseur la longue ligne droite lumineuse avec son réticule de tir au centre m'aide à bien m'aligner sur "mon arbre" maintenant très bien visible, mais je ne vois toujours pas les véhicules. De mon petit doigt gauche je presse le poussoir du télémètre laser sur la manette des gaz : 1500 mètres,

j'appuie légèrement sur la détente (première bossette) pour déclencher la cinémitrailleuse qui filme en 16 millimètres à travers le viseur. Alors que mon avion fonce vers sa cible, les centaines de passes que j'ai faites sur champ de tir m'aident à faire une belle visée bien stable en amenant le réticule à l'endroit prévu : la zone sombre au pied de "mon arbre". Télémètre 900 mètres, j'écrase la détente et toute la cellule du Jaguar est secouée par les vibrations des deux canons, en une seconde je parcours 250 mètres. Devant moi les deux lignes rouges pointillées laissées par les traçants fusent vers leur objectif. Lorsque les canons se taisent, le télémètre indique 650 mètres, et je suis à 200 pieds (60 mètres) au-dessus du sol alors que « mon arbre » s'embrase devant moi et que quelques débris parfaitement visibles montent dans le ciel presque à la verticale ! Comme prévu, je fonce tout droit en mettant plein gaz, pour gagner encore quelques nœuds en cas de tir missile.

— *« Mike 4 out, tiré. »*

Avec mon équipier qui a tiré lui aussi, nous continuons quelques instants "bas et vite" pour contrer la menace bitube de 23 millimètres, puis nous remontons à 16 000 pieds rejoindre les deux autres Jaguar et l'Atlantic. Par deux fois nous redescendons en basse altitude attaquer les groupes de véhicules repérés. Juste avant de piquer pour la dernière fois, le numéro quatre nous indique que ses jaugeurs marquent 2 tonnes. Le leader ordonne donc la mise de cap sur N'Djamena à l'issue du dégagement. En montée, deux nautiques derrière le leader, alors que nous passons 15 000 pieds et que la menace SA7 disparaît, j'incline mon avion et vire légèrement à droite pour revoir la zone de notre intervention où de lourdes colonnes de fumée noire montent vers le ciel indiquant que la colonne transportait effectivement beaucoup de fûts d'essence. J'ai maintenant rattrapé le leader et me suis placé de front en formation de manœuvre défensive, nous sommes en croisière à 30 000 pieds, car nous nous sommes allégés de pas mal de pétrole et aussi d'obus. Réduisant la puissance des réacteurs, nous amorçons notre descente vers N'Djamena facilement repérable au confluent du fleuve Chari et de son affluent le Logone. Cinq minutes plus tard, je dégage la piste, et roule doucement vers le parking où suivant les indications du pistard je viens garer mon Jaguar entre deux bandes d'obus étalés à même le sol et prêts à un réarmement immédiat et rapide des caissons à munitions. L'odeur de la poudre au sens propre comme au sens figuré fait régner une certaine exaltation sur le tarmac où informés du succès de notre mission, les mécaniciens nous assaillent de questions. Soudain l'un d'entre eux m'interpelle :

— *« Mon capitaine, venez voir ! »*

Du doigt il me montre sous le fuselage de mon avion presque sous mon siège, l'impact d'une balle de kalachnikov, puis un autre impact sous l'aile droite. Plus tard ces balles seront extraites et je les garderai en souvenir. Quelques jours plus tard notre temps de séjour au Tchad achevé, deux camarades et moi rentrons en France, mais en avion de transport cette fois, laissant nos fidèles montures aux pilotes qui nous relèvent. Une semaine après cette mission à Djédaa, alors que j'ai retrouvé les brumes de l'Est, une autre mission est ordonnée quasiment au même endroit. Après le tir, alors qu'il remonte vers l'Atlantic, le leader est sévèrement touché. Les dommages sont tels qu'il est rapidement contraint à s'éjecter, fort heureusement il atterrit en un endroit où il peut être récupéré par des troupes amies.

En 1984, le Capitaine Michel Croci n'aura pas cette chance et trouvera la mort, abattu en plein vol aux commandes de son Jaguar dans une phase ultérieure des combats que la France a décidé de mener pour venir en aide au Tchad, ce pays dont les hommes nous avaient eux aussi aidés lors des deux conflits mondiaux.

Un Jaguar en PS sur un ATL ; le Jaguar est en couleur "Métropole"

Aux commandes d'un Jaguar à la fin des années 70

Philippe OUVRARD

Ayant découvert récemment chez un bouquiniste bisontin un exemplaire du magnifique ouvrage de Roland Tessier "Le Bar de l'Escadrille", rapportant la situation et l'esprit de notre aviation de chasse durant les sombres années 39/40, j'ai eu envie de raconter, en une sorte de clin d'œil à mes frères d'armes (…) d'une époque plus récente et avec un brin d'auto dérision, quelques péripéties opérationnelles qui, à l'heure des drones de combat pilotés à des milliers de kilomètres du théâtre d'opérations, pourront sembler futiles aux plus jeunes d'entre nous. Les faits relatés sont réels. Ils eurent lieu au printemps 79 dans une contrée exotique où nous nous retrouvâmes plongés, officiers ou sous-officiers, pilotes, mécaniciens, basiers, loin de la Lorraine et de nos foyers, dans un quotidien désordonné pour ne pas dire un peu chaotique. Et ceci : « P*our le bien du service, l'exécution des règlements militaires, l'observation des lois et le succès des armes de la France ».* Fermons le ban.

Nulle fiction. Nulle bravoure, ni exploit ou quelconque fait d'armes dans ces lignes. Simplement, à partir de souvenirs et de notes prises sur le vif, un témoignage sur la vie chahutée de quelques pilotes et mécanos confrontés à la gesticulation politico-militaire de la fin des années 70 en Afrique. Quelques années auparavant, pour la plupart d'entre nous, nous avions choisi la 11èmeEC. L'avion était prestigieux : le F-100 Supersabre, premier chasseur supersonique en palier, jadis intégré aux forces de l'OTAN, pour certains ravitaillables en vol et aptes à la mission de dissuasion nucléaire. Un des acteurs de la guerre du Vietnam… Quittant le sympathique Mystère IV sous le soleil arcachonnais et arrivant à Toul en août 75 dans le brouillard lorrain, le premier contact avec le monstre fut impressionnant. Sa stature physique, amplifiée par les histoires des anciens, le rendait effrayant et il paraissait quasiment indomptable pour un jeune pilote de chasse sortant d'école. Le lâcher restait improbable. Une fois acquis, il demeura mémorable pour bon nombre d'entre nous. Mais rapidement, en métropole, le vénérable F-100 dut laisser la place à un successeur qui tout d'abord suscita au sein de la 11ème EC une certaine défiance pour ne pas dire une méfiance certaine…Et du statut de pilote d'"avion d'homme" nous dûmes passer sous les fourches caudines de l'escadre bragarde pour obtenir celui de pilote de Jaguar. Heureusement pour notre escadre touloise, changer d'avion ne signifiait pas changer de mission. La mission d'intervention extérieure prit pour nous toute sa dimension, car l'avion, conçu

dès son origine pour l'appui tactique et apte au ravitaillement en vol, était l'outil idéal pour aller défendre (…) les intérêts français à l'autre bout du monde. Nous allions écrire le début de sa glorieuse histoire. Le Jaguar, même s'il tenait la PC sur freins (contrairement au F-100 !...) ou s'il décollait parce que la terre était ronde allait sortir ses griffes et montrer ses crocs pendant les trois décennies qui suivirent. Au cours de ces multiples "détam", nous fûmes vaillamment épaulés par lesdits "Bragards" d'abord en groupe mixte de pilotes 7ème EC/11ème EC puis, plus tard, en escadron constitué de la 7 ou de la 11. Ils délaissèrent, non sans un certain plaisir, l'étroit bunker de leur astreinte nucléaire pour venir survoler avec nous les immensités africaines. Sur leurs combinaisons de vol, les pilotes y arborèrent indifféremment le Corbac et le Renard du 2/11*, le Casque de Bayard du 1/7, le Masque de la Comédie du 1/11 ou encore le Chardon de Lorraine du 3/7 sans oublier bien sûr le Chat (très coquin…) et le Serpent (très venimeux…) du 3/11... Depuis cette époque exaltante, le Jaguar a été à son tour détrôné par un avion aux capacités fantastiques et multiples. Ce dernier porte désormais sur sa dérive aux protubérances secrètes, certains de ces prestigieux insignes d'escadrons aujourd'hui dissous, mais dont les traditions sont fidèlement reprises par des pilotes qui le font voler avec brio et qui ont l'âge de nos enfants. L'action et l'engagement, quoi de plus efficace… pour tenter de repousser indéfiniment la prophétie de Michel Foucault : « Alors on peut bien parier que l'homme s'effacerait comme à la limite de la mer un visage de sable… » ? Donc, avec en fond sonore le célèbre morceau musical "Staying Alive" qui animait toutes les soirées de l'époque, venons-en aux faits…

Nous sommes le 10 février 1979.

Désormais la routine s'était installée et les relèves vers Dakar ou N'Djamena se faisaient par équipes constituées (pilotes et mécanos) via le transport aérien militaire et non plus sur "coup de sifflet individuel" en Jaguar ou en C-135, procédure qui avait eu la faveur du commandement au cours des premiers mois d'intervention. Après une courte nuit à la BTA (base transit air) de Balard, un décollage du Bourget vers 8h00, nous faisons une escale technique de 2h30 à Tunis (les DC6 commencent à vieillir) pour parvenir à destination en fin d'après-midi. Cela nous laisse le temps de réfléchir à un évènement survenu la veille au restaurant lors du règlement de la facture. Qui a omis de régler sa part parmi nous six ? Le fait est qu'au final nous avons dû payer chacun le sixième de la part manquante même persuadé d'avoir payé notre écot…Cela demeurera un mystère. Mais ce fut sûrement le présage que rien n'allait se dérouler comme

prévu. Nous voici de nouveau sur la terre tchadienne, que, pour certains d'entre nous, nous avons laissée il y a quelques semaines à peine. Le lendemain, journée de prise de marques avec briefing sur la situation politique au Tchad, sur les consignes opérationnelles et le niveau de sécurité en ville. Nous prenons en compte la nouvelle paillotte OPS. Que ne font pas nos amis commissaires pour nous rendre le séjour agréable (babyfoot, table de jeu, réfrigérateur, etc., etc.) !... Le soir, pour entamer les hostilités, je paie la première bouteille de whisky au club bien fréquenté de la ville désormais paisible...

C'est le mardi 12 février, que les choses se gâtent. Alors que tout le monde rentre de mission, vers 11h, nous nous retrouvons consignés sur la base. De nombreuses fumées noires s'élèvent déjà du centre-ville pendant que les AD4 de l'Armée de l'Air tchadienne poursuivent leur noria canons et roquettes au-dessus des habitations. Je songe que ma bouteille de whisky à peine entamée doit être sous les décombres… Vers 16h, les Transall amènent les premiers AML de la Légion Etrangère en provenance d'Ati. Nous passons en alerte en 30mn…Pour décoller vers où ? 20h. Nous repassons en alerte 1h. Nous sommes cantonnés à l'infirmerie qui est gardée. Des rafales de Kalachnikov et des coups de mortier résonnent depuis la ville. Nous finissons par nous endormir avec le pistolet MAC 50 sous l'oreiller. Le lendemain, une patrouille légère décolle pour une RAV (vol de reconnaissance) à proximité de N'Djamena. Est-ce pour donner le change en montrant les "griffes" du Jaguar et lancer le signal fort que tout débordement de la part des belligérants vis-à-vis de notre cantonnement se soldera par une intervention militaire française directe ? Les "Sky" continuent à pilonner la ville... Nous partageons la relative sécurité de notre salle d'OPS avec divers barbouzes dont la situation en ville est devenue délicate. Nous allons bavarder avec les ressortissants français qui commencent à affluer. Pour la plupart, ils sont calmes et résignés. Les mécaniciens, délaissant leurs caisses à clous, s'occupent des 800 Européens qui se sont réfugiés sur la base, qu'il faut faire manger à l'ordinaire et loger un peu partout dans des conditions pour le moins spartiates. Le MAC 50 sous le bras, nous rejoignons notre infirmerie, car les barbouzes occupent notre case cette nuit encore...

Le jeudi 15, les mécanos découvrent qu'un Jaguar a pris des impacts de balles sur le parking. Notre salle d'OPS est également percée. Sûrement une balle perdue, mais ici tout est possible ! À 11h, ordre nous est donné d'évacuer les avions sur Libreville. Le "drille" mis à part, personne n'a jamais atterri à Libreville. C'est un terrain civil international et notre documentation de vol pour la croisière et pour l'arrivée par conditions météo marginales est des plus

réduites. Le décollage a lieu à 14h30. Il fait 37°C. Pas de tir adverse. Le dispositif finit de se rassembler au niveau de croisière à l'aide du Tacan en mode Air/Air et "file" sur Libreville que nous atteignons après 1h50 de vol. Nous arrivons sur l'ILS sous un grain. Nous n'avons pas de plan de vol et personne ne nous attendait. Au roulage, le conditionnement crache l'humidité équatoriale dans le cockpit rompant avec la sécheresse tchadienne habituelle. Le personnel aéroportuaire converge vers nous un peu surpris par ce déploiement de force inattendu. Il faut sécuriser les avions, nous trouver un logement, prévenir le commandement que nous sommes arrivés à bon port (à l'époque pas de téléphone satellite et sans le C-135 nous ne disposons pas de HF ...). Pour certains d'entre nous, après les chaleurs de la journée et les nerfs mis à rude épreuve au cours de ces derniers temps, la soirée s'achève dans une bonne humeur communicative…mais le retour aux bungalows de Kérélé s'avère être une difficile navigation ! Le lendemain, venus accueillir les mécanos à leur descente du Transall, deux d'entre nous se font « mettre au garde-à-vous » sur le tarmac par un officier gabonais qu'ils ont omis de saluer. Nous sommes en alerte à 1h sans aucun moyen de communication si ce n'est par estafette, ni aucun moyen de transport pour aller à l'aéroport.

Les pilotes ont récupéré l'armement des barbouzes

Mardi 20 février. Le président gabonais arrivant de France avec son B 747 et diplomatie obligeant, nous décollons pour aller l'intercepter et l'escorter, précédés par les Fouga de la "garde présidentielle" jusqu'à ce qu'il touche la piste de Libreville…

Le mercredi 21 février, vers midi, atterrissages de deux Jaguar en provenance de Dakar pour la relève avions. L'arrivée de nouvelles têtes, avec le courrier et

les nouvelles du pays (…) constituent un des moments les plus appréciés de tous les détachements ! Sur le plan technique, la disponibilité remonte en même temps que le moral. La dispo avions étant maximale et la situation à N'Djamena étant plus calme, ordre nous est donné de remonter les six avions au Tchad le lendemain.

Vendredi 23 février Mission prévue : départ en basse altitude au-dessus du Gabon (le "persil" où une éjection n'est pas recommandée…), passage de l'équateur, ravitaillement sur le trajet vers N'Djamena et atterrissage. Deux avions restent au sol. Problème électrique sur l'un des avions. Problème de masque oxygène sur l'autre. Pour les deux pilotes qui restent, c'est une soirée de plus à Libreville, mais depuis quinze jours nous sommes habitués aux incertitudes et avons appris à gérer notre temps où que nous soyons. L'officier mécano est quant à lui mis à rude épreuve en matière de stress et d'organisation, car il faut gérer une logistique à distance sans avoir des moyens de liaison efficaces.

Dimanche 25 février. Après avoir récupéré un masque O^2 et l'avion réparé, les deux derniers avions remontent sur N'Djamena avec le ravitailleur. Le détachement se retrouve de nouveau au complet et loge désormais à la "Tchadienne", un hôtel dont le confort et l'éclat ont subi incontestablement l'outrage des années depuis les temps anciens de la colonisation française. La piscine dont le système d'épuration a vieilli également a pris une couleur verdâtre guère engageante et surtout les pilotes français y ont un contentieux pour y avoir poussé tout habillé (mais, à leur décharge, ils ignoraient l'identité du lecteur de journal flânant au bord de l'eau) l'ambassadeur de Suisse dont la neutralité bienveillante fut ainsi outragée…

Mardi 27 février Les avions dont la disponibilité est optimale restent au parking. Les pilotes et mécanos s'occupent comme ils le peuvent au Saho (La Tchadienne). En fait, il ne reste sur N'Djamena que 5 jours de carburant qu'il faut conserver au prétexte d'un éventuel "coup de feu" que nous souhaitons à vrai dire, mais qui n'arrivera pas. Le bac qui assure la liaison fluviale entre la ville et le Cameroun est inutilisable et l'approvisionnement de la ville aléatoire. Cependant, il n'y a aucune restriction au mess. Messieurs les commissaires, chapeau bas !

Le 2 mars à 16h45, nous passons en alerte en 30mn. À 17h15, reconnaissance sur Massaguet située à l'est de la capitale tchadienne pour quelques dizaines de nautiques. La nuit est proche, il faut rentrer rapidement, car le balisage nocturne

de la piste n'est pas secouru. Sûrement avons-nous encore volé pour manifester notre présence !...

Samedi 3 mars L'agitation semble reprendre sur N'Djamena. 4 avions sont mis en alerte en 15 mn puis en 30mn. Nous préparons nos valises pour un départ rapide. Nous commençons à être rompus à cet exercice.

Lundi 5 mars Le départ est confirmé, car les avions sont très exposés au sol et avec la pénurie de carburant, ils ne sont plus de beaucoup d'utilité au Tchad. Décollage vers 10h de 4 avions vers Libreville. Deux avions restent au sol pour des problèmes divers. Ils rejoindront le Gabon vers 13h30. Les mécaniciens arriveront le lendemain en Transall. L'officier mécanicien sera obligé, malgré lui, d'en laisser une poignée au Tchad, pour assurer la protection des locaux et du matériel technique plus lourd, dans des conditions extrêmement exposées. Nous allons séjourner ainsi à Libreville jusqu'au 12 mars, notre temps étant partagé entre les tenues d'alerte, quelques vols locaux d'entrainement au-dessus de la forêt équatoriale, mais aussi la planche à voile, le bridge, l'Intercontinental, le Sunset…

Mardi 13 mars Enfin, après cette semaine "équatoriale", la rentrée vers le Sahel se déclenche de manière un peu abrupte et matinale pour certains… Le détachement se compose maintenant de 3 avions à N'Djamena et des 3 autres à Libreville. Quelques jours plus tard, les 3 avions de Libreville, viennent faire une mission de reconnaissance vers le Tchad en laissant au passage un avion qui se pose à N'Djamena. Pour les deux autres qui rentrent sur Libreville, une longue mission !

Enfin, le 20 mars, les 2 derniers avions de Libreville remontent définitivement sur le Tchad. Nous occuperons notre temps à faire du sport en attendant notre retour en métropole. Pour certains, ça aura été le dernier séjour au Tchad. (notamment pour le rédacteur de ces lignes qui auront été écrites avec une pensée spéciale pour son ami Bernard Lissonde mort en SAC (Service Aérien Commandé) trois ans plus tard à Libreville…)

À tous ceux du 2/11 qui participèrent à ces évènements en Afrique, je voudrais témoigner de mon profond respect, de ma sincère admiration et de mon amitié toute particulière. Je suis fier d'y avoir porté l'uniforme de l'Armée de l'Air à vos côtés.

Le détachement pilote

Opération CHEVESNES

Par le LCL Durand, commandant de l'EC 3/11 "Corse",

À l'occasion de ce 20ème anniversaire (NDLR : cet article a été écrit en mai 1993), le meilleur hommage à rendre au Jaguar est de relater une expérience fantastique qu'il nous a permis de vivre. Près de dix ans ont passé, dont trois loin de l'Armée de l'Air, qui ont gommé les souvenirs, mais la trame et les émotions restent encore intactes. Que les participants me pardonnent les éventuelles inexactitudes, et leur anonymat, qu'ils ne méritent pas.

3 janvier 1984 - Un détachement du 1/11 et du 2/11 effectue l'exercice Red Flag aux États-Unis. Le 4/11 est à N'Djamena, dans le cadre de l'opération Manta, le 3/11 en revient, en parfaite condition opérationnelle : vol en très basse altitude, rejointe silencieuse et autonome des ravitailleurs C-135 ou C-160, décollage lourd avec armement réel, tirs de munitions "live" dans le désert, toutes les procédures de guerre sont bien assimilées. Le 3 janvier 1984, les souvenirs intenses de la "ligne rouge" du Tchad occupent encore les esprits : nous avons laissé quelque chose d'inachevé, et d'autres nous ont remplacés. Pour le 3/11 de retour, janvier sera consacré au repas familial avant un départ prochain en Afrique, ou à la routine sur une base trop calme. Le 3 janvier 1984, le téléphone a sonné très tôt, il n'y aura plus de vacances pour le 3/11. Le commandant de base tient à nous parler... du Liban. Le porte-avion Clemenceau ne peut pour des raisons techniques assurer sa présence au large de Beyrouth. L'Armée de l'Air prendra le relais du mois de janvier à partir de Solenzara avec une dizaine de Jaguar. Nous sortons quelque peu ahuris du briefing pour découvrir trois Transall prêts à être chargés de munitions réelles. C'est donc vrai, c'est pour nous et tout de suite. Alors le temps s'arrête. N'Djamena se confond avec Toul malgré la grisaille. Les automatismes se remettent en marche pour la constitution de la cellule RAPACE : désignation des pilotes, des mécaniciens, choix des avions, des armements, préparation des contre-mesures, des cartes... Une seule directive est donnée : destination inconnue, mission Top Secret. Secret de Polichinelle puisque le journal "Le Monde" dévoilera deux jours plus tard notre mission.

Le 4 janvier l'alerte est prise à Zara et les pilotes se familiarisent avec la Corse et la Sardaigne tandis que les mécaniciens stockent les armements. Le 5 janvier à Hyères, nos amis de la 17 F qui ont bombardé la plaine de la Bekaa deux mois plus tôt nous livrent leurs "trucs", cartes, photos et conseils précieux. À 16h00, le patron de l'opération CHEVESNE donne à Istres un briefing mémorable aux

chefs de détachement Transports, ravitailleurs et Jaguar : quelques semaines auparavant, nous étions tous sans exception à N'Djamena. Le temps se répète. But de l'opération : effectuer une mission de bombardement au Liban avec six Jaguars. Les objectifs virtuels sont donnés. Seuls trois messages codés des Jaguars intéressent la base : nombre d'avions touchés, nombre d'avions abattus, armement délivré ou non. Le décor vient de tomber brutalement. Ce n'est plus une vague alerte, c'est une préparation de mission de guerre à 1600 NM de sa base. Et pour clore ce briefing, de découvrir l'angoisse de l'Etat-Major : est-on en état de délivrer précisément son armement après trois heures et demi de vol ? Qu'à cela ne tienne ! « 4 Jaguar effectueront un tir de bombes 250 Kg demain matin à Captieux après quatre heures de vol ».

Les C135 décollent d'Istres et nous de Zara, il nous faut rapidement monter la mission, deuxième édition des missions Tchad. Mon pilote de Fouga, plus gradé, s'impatiente, car il n'est pas lâché de nuit, et le crépuscule est déjà loin. Le temps s'accélère. « *Ecoute bien, rendez-vous à 7h00 Z, niveau 24O, coordonnées X Y (en Méditerranée), rejointe standard, tu me ballades où tu veux et tu me lâches trois heures et demi plus tard à 2OONm plein Ouest de Cazaux. Rejointe radio-radar sur Marsan après le tir. Ça marche ? ».*

Pas de problème. *« Sois à l'heure demain ».*

Et le lendemain, ça a marché : vol de cinq heures et demi, les bombes au but en passe OPS et en patrouille. L'Etat-Major était rassuré sur la crédibilité de la mission et satisfait de ses ouailles. Il ne lui manquait que quelques menus détails qui auraient modéré ses louanges : survol du territoire pendant trois heures avec armement réel (on avait oublié que ce n'était pas autorisé), des cumulonimbus sur Marsan et des parties de cache-cache avec le ravitailleur, d'où des débuts de ravitaillement avec seulement 6OOkg restant et "ça a marché" parce que nous sommes certains d'être aguerris, surentraînés et les meilleurs. Nous baptisons ce cocktail du nom de Baraka (eh oui, Charlie) et nous décidons de garder ce nouvel ami tout le mois de janvier. Le décret est approuvé au bar à l'unanimité. Surentraînés nous le sommes puisque le 16 novembre, JR et BRUN ont fait un vol de 07h 40, et que le 15 Décembre Polo, Patrick, Jean-Michel et Guy ont fait un vol de 10h20 en biplace. Ce vendredi soir, nous repassons le film de la semaine, envisageons le travail de préparation, l'organisation, le mode d'entraînement et puis vaticinons. Nos idées étaient claires quand le bar fut vide. Le vendredi soir, le temps s'assagit.

La préparation.

La base de SOLENZARA offre des conditions exceptionnelles de préparation et d'entraînement à une "opération chirurgicale". Protégés des sollicitations quotidiennes par la Méditerranée, rassurés par l'environnement coutumier, isolés et concentrés sur un projet unique, les personnels sont rapidement au maximum de leur efficacité. Par ailleurs, la "contubornalité" (Ndlr : Ce mot est inventé par Umberto Eco dans "le nom de la rose". Les gens qui couchent sous le même toit, sous la même tente) crée l'esprit d'équipe, développe connivence et complicité nécessaires aux vols en patrouille en silence radio. Mais c'est au plan tactique que Zara présentait un avantage déterminant : le relief de la CORSE est très similaire à celui du Liban. Ceci saute aux yeux lorsqu'on juxtapose les cartes en relief : barrière montagneuse à l'Ouest avec des vallées encaissées et plaines à l'Est. Ainsi, pour effectuer l'entraînement quotidien proche de la réalité, il suffisait de déterminer des objectifs en CORSE dans un environnement comparable à celui du Liban et des itinéraires d'accès (vallées) ressemblants. À la fin du week-end, les missions étaient prêtes, les cartes tracées. Les pilotes s'étaient répartis en différents groupes de travail, responsables chacun d'une partie de la mission :

- rejointe des ravitailleurs et convoyage aller-retour.
- percée, itinéraire basse altitude aller-retour.
- approche et attaque de l'objectif

Les grandes nouveautés de ce détachement étaient :

- l'utilisation de cartes en relief, indispensable pour apprendre par cœur un itinéraire tortueux.
- l'inter visibilité, ou comment grâce aux ordinateurs déterminer l'itinéraire le moins vulnérable. L'artillerie sol-air était d'une densité rare, et nos trois officiers de renseignement recevaient chaque jour l'actualisation des positions des sites ZSU ou missiles. Ainsi chaque jour, il fallait vérifier ou modifier nos itinéraires et la préparation était toujours inachevée. Mais elle était suffisamment avancée pour que l'on commence l'entraînement.

Préparation mission ; Raoul, Engie, Néné, Juste Lascou

L'entraînement.

Les patrouilles de guerre sont formées. Chaque leader a son équipier attitré pour la durée du séjour. Chacun apprend à voler à sa place. Les commandants d'escadrille programment un vol de 6 JAGUAR par demi-journée, dont le profil est toujours le même : décollage, montée FL 200, percée à 100 NM plein Ouest de la CORSE, pénétration très bas sur l'eau puis dans les vallées en colonne de patrouilles, suivi de terrain jusqu'à un objectif et retour TTBA jusqu'à la côte. La partie "équivalente" est alors terminée et le retour se fait via le champ de tir de Diane pour un tir OPS de 2 ou 3 bombes. Le dernier avion de la patrouille est souvent un biplace qui permet d'emmener un pilote de passage ou d'une autre escadre. À la vue de son visage en retour de mission, nous mesurons les progrès de la patrouille. Car ce qui restera dans les mémoires de tous les participants, ce sont les fonds de vallée, les passages 3/4 dos le long des reliefs, les plongeons dans l'autre versant après l'effleurement des cimes, les largages d'IR (Infra Rouge), sur l'eau pour connaître l'altitude minimum de tir (ces nouveaux équipements arrivent pour l'occasion). Mais plus les jours passaient, plus nous étions prêts et plus le retour du Clemenceau approchait. Cet entraînement, ces efforts allaient-ils perdre leur sens ?

BEYROUTH

Le 18 janvier à 16H00, l'ordre tombait : mission de reconnaissance sur BEYROUTH à quatre avions. Mission tactique, quadrillage photo d'un quartier pour l'ambassade de France menacée, et mission politique, démonstration de la

présence effective de l'Armée de l'air. Le lendemain, un C 160 décollait très tôt avec des mécaniciens prêts à nous secourir en cas de déroutement de JAGUAR sur l'itinéraire. À 08h30, nous décollions de Zara, Lascou, Duduche et Engie, et le spare Wagner qui ferait demi-tour, dès le rassemblement avec les ravitailleurs effectué. Exceptionnellement, la météo était mauvaise et les contrôleurs d'interception faisaient du sport. La rejointe IMC fut laborieuse, je rassemblai le deuxième ravitailleur, puis tout revint dans l'ordre : ravitaillements, interception par deux F-14 à 300 NM de BEYROUTH, percée, passage sur le Suffren au large de BEYROUTH, survol de la ville à 12H00 précises avec largage de paillettes et d'infra-rouge, rejointe des ravitailleurs et long, très long retour. Les films étaient rapidement développés et envoyés dans l'heure à PARIS, au ministère. Le Champagne coulait à flots lorsque le C-160 des mécaniciens atterrit. Il y avait quatre bienheureux qui revenaient d'une mission de 6000 km ; mission plus simple que celles qui étaient préparées. Mais nous venions de manger la cerise sur le gâteau, la perspective d'une mission réelle s'amenuisait chaque jour.

Résidence des pins à Beyrouth

TRISTE FIN.

Le retour du porte-avions était prévu le 26 janvier. Mais le 25, l'avion de notre ami CROCI était abattu au Tchad. Le dispositif français devait être renforcé. Plusieurs avions quittaient le soir même la CORSE pour ISTRES, et AMOURETTE nous lâchait pour prendre l'alerte le lendemain... à BANGUI. Le "Clemenceau", était en route pour le Liban. Au large de la SARDAIGNE, un défilé de sept JAGUAR, leadé par JEL, lui souhaitait bonne chance. Nos missions ne pouvaient plus avoir le même sens. Le dimanche 29, les sept JAGUAR étaient de retour à TOUL dans la plus grande intimité. La veille, le retour de Red Flag avait été fêté en grande pompe. Les préoccupations de l'Armée de l'air s'étaient déplacées vers le Grand Sud. L'opération CHEVESNES était déjà un souvenir. Mais quel souvenir !

Épilogue heureux

Ces expériences, Red Flag, Tchad, Liban, ont enrichi l'acquis professionnel et culturel des unités de JAGUAR, puis de l'Armée de l'air. Partagées dans les escadrons, transmises en vol aux nouvelles générations, elles ont élevé leur niveau opérationnel. Les jeunes pilotes de l'opération Chevesnes étaient commandant d'escadron lors de la guerre du Golfe. À notre tour d'être fiers d'eux.

La mission "Chevesne" vécue par un équipier.

Patrick Engel (Engie)

Le 3 janvier 1984 au matin, j'effectue les 25 km de route vers la BA 136 dans la campagne lorraine brumeuse et recouverte de neige, tout en écoutant une K7 de Deep Purple ou the Who. Comme souvent, je suis à la bourre, mais pas grave, car au vu de la météo hivernale, je ne vais surement pas voler ce matin, tant pis aussi pour le briefing météo suivi de la séance de recognition de l'officier "rens" avec ses photos de cocardes de pays inconnus, ses avions russes et ses T72 avec schnorkel…

Dans la matinée, briefing du commandant de la base puis l'ordre est donné à la 11 de préparer un détachement vers Solenzara. Pourquoi faire ? La réponse est : "Secret". On aurait dû lire la presse, car la réponse y était. Le 3/11 "Corse" est désigné leader avec le renfort de pilotes du 1/11 "Roussillon" et du 2/11 "Vosges" (il n'y a pas beaucoup de pilotes présents à Toul, car l'opération Manta est en cours ainsi que Red Flag). Nous avons peu de temps de préparation logistique, donc aller-retour à la maison, dans ce même décor hivernal lorrain, pour prendre quelques affaires pour ces 3 ou 4 jours d'absence annoncés (nous y resterons 25 jours…). Retour à l'escadron, briefings, préparation des avions, mise en place de l'ensemble du détachement en fin d'après-midi et le 4 janvier atterrissage de nuit des Jaguar à Solenzara. Nous sommes rodés à ces départs précipités alors que les Etats-majors parisiens et messins auraient pu, une fois de plus, anticiper leur décision…

La mission à Solenzara était de remplacer la Marine en cas d'intervention armée sur le territoire libanais. Les Super Etendard étaient en place depuis quelques mois avec le porte-avion Clemenceau et avaient fait plusieurs interventions armées. Le porte-avions devant revenir en France pour réparations, c'est donc l'Armée de l'air qui prenait le relais (quand je vous disais que l'anticipation des Etats-majors était possible…!). Après 2 semaines d'entrainement intensif sur le territoire corse (similitude topographique avec le Liban) : NAV3, ravitaillement en vol, pénétration TBA (Très Basse Altitude) en jink (très à la mode à cette époque) et tir sur le champ de tir de Diane, nous sommes tous prêts et attendons le déclenchement de l'opération. Il était temps, car les Corses commençaient à montrer leur mécontentement à cause du bruit…

Le 18 janvier en fin d'après-midi, l'ordre tombe : intervention le 19 janvier, 4 Jaguar pour un mapping Oméra 40 de la ville de Beyrouth et plus précisément de l'ambassade de France. Nous allons donc tirer des photos plutôt que des

obus… Il fallait surtout montrer aux marins que les aviateurs pouvaient aussi intervenir au Liban. La mission aura comme nom : Chevesne, choix étonnant, car le chevesne est un poisson d'eau douce qui se trouve partout en Europe sauf… en Corse ! Néné sera le leader, Lascou (2/11), Duduche et moi seront les équipiers et Raoul (1/11) sera spare. Tous les pilotes du détachement seront présents pour aider à la préparation de la mission. Pour effectuer cette mission, 2 C135 feront partie du dispositif en décollant d'Istres et assureront la navigation et les ravitaillements en vol, un C-135 étant affecté à chaque PS (patrouille simple). Le Jaguar spare rejoindra Solenzara quand tout le dispositif sera constitué et stable au niveau de transit vers la Sicile. Au retour de la mission, un autre C-135 décollant d'Istres fera une rejointe face à face pour assurer un dernier ravitaillement. Le soir même, tout est prêt et le briefing complet est effectué : leader, équipiers, C-135, officier de renseignement, chef mécanicien, contrôleurs aériens.

Au matin du 19 janvier, tout se passe comme prévu (ou presque) en "silence radio" total : roulage, décollage, la météo est pourrie, montée PS IMC (Patrouille Serrée), sortie de couche et début de rassemblement sur le C-135 quand tout à coup, Raoul et son avion spare vient se mettre en PS sur moi et me fait signe de dégager, car il va prendre ma place. Incompréhension totale de ma part, car tout va bien dans mon avion, comme nous sommes en procédure silencieuse je lui fais signe que "non" et je reste en place. Au bout de quelque temps et face à mon refus de quitter la patrouille, Raoul se résigne à rentrer à Solenzara et moi je poursuis la mission. Je comprendrai 7 heures plus tard, à l'atterrissage à Solenzara, la raison de cette intervention : à notre demande, les parachutes de queue avaient été retirés pour laisser la place à un kit lance-leurres infrarouges de fabrication artisanale 11ème escadre et lors de mon décollage à la rentrée du train d'atterrissage, un courant pirate a déclenché le départ de tous les leurres IR, faisant la joie des mécanos qui pensaient que je leur disais au revoir… Voilà pourquoi Raoul voulait me remplacer.

Le trajet en haute altitude se passe sans encombre Sicile, Grèce, Chypre et après 3 ravitaillements en vol, nous quittons les C-135 et entamons une descente économique. En fin de descente, surprise ! 2 F-14 nous remontent par l'arrière. Le rythme cardiaque s'accélère, mais ce sont des amis alors pas d'affolement. Nous le saurons plus tard, cette interception était prévue par les Américains, mais le "renseignement" français ne nous l'avait pas dit. Il fallait garder le secret ! Tout comme cette mission tenue secrète jusqu'à la veille et pourtant déjà diffusée dans le journal "le Monde". En fait le renseignement est bien gardé dans

les hautes sphères, entre eux, mais pas plus bas…!!! Les côtes libanaises approchent, armement sur ON, lance-leurre sur MANU, OM40 sur ON, passage cap 180 en râteau bas sur la ville (très bas même), le run dure 40 secondes, je suis le plus à l'est côté montagnes, c'est beau les leurres des 3 avions sur la ville (sauf moi qui n'en ai plus…), dégagement très bas sur la mer puis remontée et rejointe des C-135. Le retour est long, l'atterrissage à Zara après 6h45 de vol, 5 contacts et 10 tonnes de carburant et puis la fête le soir.

Quelques jours plus tard, la joie fait place à la tristesse, le 25 janvier Michel Croci était abattu au Tchad et une relève se préparait. Puis le Clémenceau repartait vers le Liban, un petit défilé de Jaguar pour lui souhaiter "bon vent". Il n'y aura pas d'autre mission sur le Liban et le reste du détachement reviendra à Toul le 29 dans l'indifférence totale, car les "valeureux guerriers" de Red Flag se sont posés avant nous…

La relève du porte-avion

La mort du capitaine CROCI

Par le CDT Kerfriden, à l'époque pilote de l'EC 4/11 "JURA",
OPERATION MANTA

25 janvier 1984 en fin d'après-midi. Les personnels des escadrons en détachement à N'DJAMENA attendent sur le parking le retour des avions partis une heure plus tôt avec le fameux "BINGO VERT", version française du "Licence to kill".

Cela fait bientôt un mois que les escadrons 2/12 et 4/11 vivent ensemble et des liens d'amitié se sont tissés fondés sur l'estime mutuelle et la reconnaissance des compétences de chacun. Aux chasseurs purs la maîtrise du ciel, la gloire et les longues attentes avant un décollage sur alerte. Aux pilotes des JAGUAR le sentiment d'être déjà de vieux Africains rompus aux techniques de la navigation en très basse altitude !

Le JAGUAR est un véritable mythe et son évocation vous ouvre bien des portes en Afrique. À chacun son métier cependant et il faut reconnaitre qu'au-delà des quolibets traditionnels, l'ambiance est excellente. Pourtant, en cette fin d'après-midi voilé déjà par le vent de sable qui s'est levé, une angoisse sourde rampe sur les parkings et étreint les cœurs, car on sait déjà qu'un pilote ne reviendra pas. Chacun y va de son hypothèse. Les 2 MIRAGE F1 se présentent en longue finale. L'un est touché et a perdu son carburant. Un JAGUAR se présente seul au break...

L'instant est lourd d'émotion.

Pour la première fois peut-être, j'ai peur de faire ce métier que j'ai choisi. Avec mon équipier, le Lieutenant Michel PRUNA, nous avions préparé notre mission quelques heures plus tôt. L'objectif : un commando du GUNT dans la région de TORODOUM.

Nous connaissons la région, plate, blanche, ourlée de dunes au nord que l'on aperçoit toujours trop tard en basse altitude et ponctuée çà et là par de maigres îlots de verdure. C'est là qu'il faudra tirer nos OPIT (Obus Perforants, Incendiaires et Traçants). Mais qu'il y a loin de l'entraînement à CAPTIEUX à cette mission dans une région hostile. Le briefing s'est résumé à sa plus simple expression : la sécurité et le pétrole, car nous nous connaissons parfaitement et nous avons volé maintes fois dans la même patrouille. La confiance est totale et je suis très fier d'avoir Michel PRUNA comme équipier. Nous avons le même âge, mais il fait déjà preuve d'une belle maturité et d'une motivation sans faille pour le vol. Il est promis à un bel avenir. Malheureusement, le destin en décidera

autrement quand plus tard, son JAGUAR percutera un F16 dans les environs de Florennes.
Aujourd'hui il est très excité et tendu. Il réajuste en permanence son pantalon anti-G, compte les cartouches de son PA MAC 50, tourne autour de la table. L'angoisse est palpable. N'a-t ‘on pas aperçu du SA 7, du ZSU 23/4 peut-être... Dans quelques instants, nos JAGUAR donneront la mort. Nous nous y sommes préparés de longue date. Pourtant la peur atroce nous colle à la peau.
« Tu feras la prochaine, il y a du SA 7 !... » .
Le Capitaine CROCI est entré dans la salle d'opération avec les dernières consignes du COMELEF. Je suis soulagé et déçu, mais notre commandant d'escadrille est un pilote chevronné et la peur n'a pas de prise sur lui.
Il ne reviendra pas. Son JAGUAR a explosé en percutant le sol.

Toro Doum au cœur de l'opération MANTA

Patrick GUERIN

Objectif : Percevoir cette étrange guerre de position sous un nouvel angle et rétablir quelques vérités. Tout ce qui est écrit ci-dessous n'engage que moi. La partie historique provient de sources ouvertes issues d'internet et d'ouvrages "papier" remis dans l'ordre après plusieurs recoupements et vérifications. Quant à la partie spécifique Toro Doum, c'est en tant qu'acteur des premières heures et en tant que témoin direct que je vous livre cette page d'anthologie. Pour éviter les erreurs de mes prédécesseurs qui ont déjà écrit sur le sujet, j'ai réuni plusieurs témoignages de mes compagnons d'alors pour qui Toro Doum reste une intervention difficile à digérer, même après plus de 34 années. Je tiens à remercier vivement tous les acteurs de la 11ème et de la 12ème escadre de chasse qui étaient présents à cette époque et qui ont contribué à la réalisation de ce témoignage unique et exceptionnel.

Les principaux acteurs.

Détachement Jaguar de l'escadron 4/11 Jura du 27 décembre au 14 février 1984, Détachement F1-C de l'EC 2/12 Picardie, Les équipages C-135, ATL et Transall.

Rappel historique rapide sur les causes de l'opération Manta

9 août 1983, à la demande du gouvernement tchadien, les autorités françaises encouragées par plusieurs pays de l'OUA (Organisation de l'Union Africaine) décident d'engager des moyens militaires importants au Tchad pour stopper l'agression libyenne. C'est le début de l'opération interarmées "Manta". Cette force d'intervention est la plus importante que la France ait envoyée outre-mer depuis la fin de la guerre d'Algérie. Les troupes françaises, déployées sur la base de l'accord de coopération militaire du 6 mars 1976, traité prévoyant plutôt "l'organisation et l'instruction des forces armées du Tchad" qu'une véritable alliance défensive, sont chargées de défendre une "ligne rouge", située à hauteur du 15ème parallèle démarcation abstraite, que les troupes libyennes ne doivent en aucun cas franchir.

Le 21 août, quatre Jaguar, quatre Mirage F1 et un avion de ravitaillement arrivent de Bangui et se posent à N'Djaména. Leur mission : défendre les positions françaises au Tchad que si elles sont attaquées. Les Américains ne sont également pas très loin : huit chasseurs F-15 Eagle sont déployés au Soudan à Khartoum pour opérer si nécessaire au-dessus du Tchad. Washington promet aussi 25 millions de dollars d'aide militaire, notamment des missiles SATCP (missile air-sol à très courte portée) Redeye et Stinger. Les forces terrestres

françaises, sont articulées autour de trois groupements tactiques, à l'Est Manta Echo (Abéché, Biltine et Arada), à l'Ouest Manta Oscar (Moussoro et Salal) et au centre Manta Charlie à Ati, les forces de l'Armée de l'Air, de la Marine et le commandement de l'ensemble sont à N'Djamena. Les Libyens sont bloqués au nord et la situation se fige pendant quelque temps. Seules quelques rares escarmouches destinées à chatouiller les forces d'Hissène Habré installées en avant des postes français troublent le calme de cette autre guerre de position.

2 septembre 1983, Manta Echo est appelé à la rescousse au nord d'Arada, une colonne formée du 1er REC et 8ème RPIMa intervient. Deux Jaguar armés de roquettes, survolent la colonne ennemie, sans ordre de tir ils font de magnifiques photos et rentrent se poser à N'Djamena.

En octobre 83, l'aviation libyenne franchit deux fois la ligne rouge.

Le 23 octobre, un IL-76 Candid est intercepté par une patrouille de Mirage F1-C au nord de Salal, l'équipage est sommé par les pilotes de F1 de modifier sa route et met gentiment le cap vers le Nord.

En décembre 83, Sur le front diplomatique les négociations se sont arrêtées, entrainant de part et d'autre, une augmentation des tensions.

Le 24 janvier 1984, ce sera Ziguey

Le 25 janvier 1984, ce sera Toro Doum :

Avant le 24 janvier l'ambiance sur la base, était plutôt sereine, la première partie du détachement de l'Escadron de Chasse 4 /11 JURA était arrivée à N'Djamena le 27 décembre dans le cadre de l'Opération MANTA par DC 10 d'UTA (5 pilotes, 23 mécaniciens). La seconde partie était arrivée le 29 décembre par DC 8 du COTAM (2 pilotes, 8 mécaniciens).

Détachement du 4/11 Jura

L’aménagement bien que très spartiate contentait tout le monde. L'ensemble du personnel était logé sur la base aérienne 172 "Sergent-chef Adji Kosseï". Les pilotes dans un premier temps logèrent au dernier étage du LC0 à quatre par chambre climatisée et dormaient sur des lits de 70 cm. Les mécaniciens moins chanceux, étaient répartis à 4 ou 5 par chambre non climatisée sur des lits picot. Après plusieurs jours le bâtiment LC 5 fut aménagé et réservé au Personnel Navigant. Il y avait du progrès, nous étions deux par chambre, mais nous avions perdu la climatisation. Les avions des détachements étaient stationnés sur le parking militaire et cohabitaient comme ils pouvaient, Jaguar, F1, Breguet Atlantic, C-160 Transall, DC-3, DC-4, Mirage V Zaïrois. Les services techniques des Jaguar et des F1 se partageaient un demi-hangar dans lequel était entreposé une bonne partie de l'armement.

Le parking de N’Djamena

Une grande salle d'opérations servait de PC aux détachements Jaguar et F1 et de salle de briefing à toutes les unités, mais également de salle de repos pour les pilotes d'alerte qui disposaient de lits dans un coin de la pièce. Le régime d'alerte assurait en permanence deux avions en 30 minutes jusqu'au 25 janvier. Les 26, 27 et 28 janvier tous les moyens disponibles étaient en 30 mn. Les conditions MTO furent dans l’ensemble aéronautiquement assez clémentes pendant toute la durée de notre détachement. Seuls quelques vents de sable vinrent perturber notre organisation. Les vols des Jaguar, étaient en majorité, des reconnaissances à vue réparties sur deux axes le long de la "Ligne Rouge" que représentait le 15ème parallèle : À l’Est, l’axe : Abéché, Biltine, Arada, Oum Chalouba, et à l’Ouest, l’axe : Salal, Koro Toro, Toro Doum.

Les vols des Mirage F1-C, étaient principalement des missions de chasse de protection des autres avions (Jaguar, ravitailleurs, transport…) et d'accompagnement des Jaguar lors des missions de reconnaissance.

TORO DOUM (16° 30' 13.8" Nord, 16° 35' 3.1" Est) Puits situés dans la région désertique de Borkou parsemée de "kékés" (arbrisseaux) (Intervention aérienne du 23 au 30 janvier 1984)

En souvenir de mes amis :

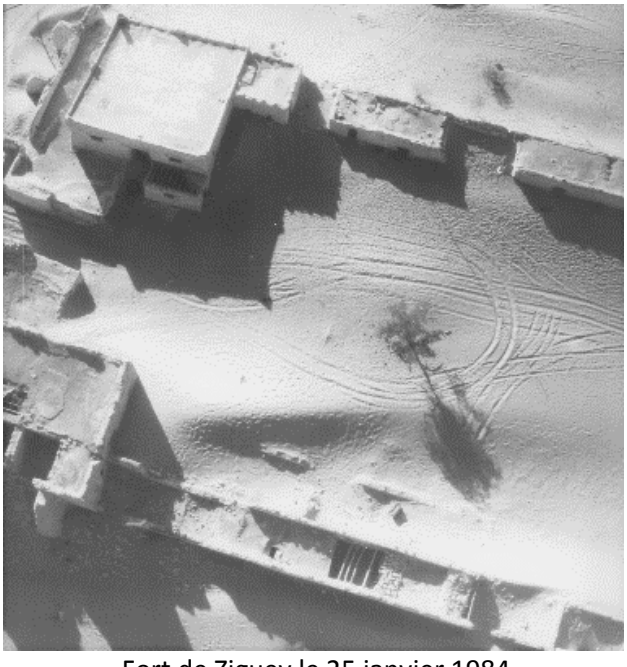
- Michel Croci mort pour la France le 25 janvier 1984.
- Michel Ramade mort en service aérien commandé le 21 mars 1984.
- Michel Pruna mort en service aérien commandé le 2 juillet 1986.

Le 24 janvier, pour la première fois en six mois, les rebelles tchadiens de Goukouni Weddeye et leurs alliés libyens franchissent la ligne de démarcation abstraite "ligne rouge (15ème parallèle)" pour attaquer l'avant-poste militaire de Ziguey (Latitude : 14°43' Nord, Longitude : 15°47' Est, à 85 km au Nord de la ville de Mao), près de la frontière nigérienne, contrôlée par les hommes d'Hissène Habré. Après avoir massacré les soldats FANT qui ont refusé de se rendre et capturé douze soldats gouvernementaux, ils se replient vers le Nord en enlevant deux coopérants belges travaillant pour MSF (Médecins Sans Frontière) ! Un médecin (M. Christian Delzenne) et une infirmière / sage-femme (Mme Marie Chantal Roekens). Pris d'abord pour des Français, ils avaient purement et simplement été accusés d'allégeance avec le gouvernement de N'Djamena.

La patrouille "F 216" composée de deux Jaguar, (Leader : Cne Croci et N° 2 : Cne Le Balle) qui avait décollé vers 16h00, fut sur ordre relayé par l'Atlantic, déroutée sur Ziguey pour effectuer une reconnaissance à vue et des photos. La patrouille survola le Fort de Ziguey, constata qu'il n'y avait ni activité ni véhicule dans l'enceinte du fort. Les photos prises en fin de journée sous une luminosité médiocre furent inexploitables. Dans la soirée du 24, les tentatives de communications du commandement de N'Djamena vers le fort de Ziguey restèrent vaines. L'attaque de Ziguey, n'était cependant pas confirmée.

Le 25 janvier : Tôt le matin deux patrouilles mixtes (Jaguar, Mirage F1) font de la reconnaissance à vue sur deux zones entre Ndjamena et la ligne rouge, l'une à l'Est, l'autre à l'Ouest. Une première patrouille (la F 217), leader : Cne Patrick Guérin sur Jaguar et deux Mirage F1, décolle vers l'Est en direction d'Oum Chalouba (très loin de Ziguey) en mission de reconnaissance journalière de routine.

À 8h00, une seconde patrouille de quatre avions, (la F 218), leader : Lcl Serge Cocault (Jaguar), N°2 : Cne Daniel Kerfriden (Jaguar), N°3 : Cne Michel Ramade (Mirage F1-C) et N°4 : Lcl Guy Raynal (Mirage F1C) décolle pour reconnaître le fort de Ziguey et remonter la piste vers Toro Doum. Les pilotes repèrent des traces assez nombreuses à Ziguey et continuent sur Toro Doum. À cinq nautiques au sud-ouest de Toro Doum (16ème parallèle au Nord de la ligne rouge), ils aperçoivent une Toyota et un camion-citerne apparemment ensablés, plus une vingtaine de personnes.Les photos prises montreront que ces personnes avaient des intentions hostiles : sur l'une d'elles, on voit des combattants avec des Kalachnikov pointées vers le ciel. En fin de matinée, après confirmation que Ziguey a bien été attaqué et sur ordre du ministre de la Défense, M. Charles Hernu, une opération aérienne est planifiée pour localiser, identifier et éventuellement, intercepter la colonne des rebelles en fuite.


Fort de Ziguey le 25 janvier 1984

À 13h05, une troisième patrouille (la F 219), composée de deux Jaguar (Leader : Cne Jacques Le Balle et N°2 : Cne Michel Croci) est alors déclenchée : En remontant la piste à partir de Ziguey sur environ 120 Nm et, très près de Toro Doum ils découvrent une colonne d'une vingtaine de véhicules bien alignés composée de poids lourds, de camions citerne, de Toyota équipées de canons ZSU 23/2, du véhicule blanc de MSF et le tout, accompagné par une troupe assez importante de combattants (environ 200 individus). Au premier passage le leader a transmis les coordonnées au quartier général via le Breguet Atlantic, et demandé les instructions de tir ! En attendant les ordres, les pilotes ont fait trois passages photo dans le sens de la colonne avec le doigt sur la queue de détente. À l'issue, le pétrole arrivant aux minima, la patrouille décida de rentrer à Ndjamena sans avoir fait feu ! Ce n'est qu'à mi-parcours en HA (Haute Altitude)

que l'ordre de tir leur parvint ! Mais, trop tard ! Ils n'ont plus assez de carburant pour revenir sur Toro Doum. Si l'autorisation de tir avait été reçue à temps, le problème aurait été vite réglé ! Ils auraient eu le bénéfice de l'effet de surprise et la colonne bien alignée aurait été un objectif facile pour un tir canon. Au retour de la patrouille, sur l'une des photos prises au cours de la mission on aperçoit clairement un individu épauler une arme qui ressemble étrangement à un missile sol-air SA 7. En salle d'opérations, une effervescence inhabituelle s'installe : les téléphones sonnent sans arrêt, comme on dit en Afrique : ça palabre beaucoup. En début d'après-midi, Un coup de téléphone du "camp Dubut" siège du quartier général, ordonne le "Scramble" (Alerte pour un décollage immédiat) de la quatrième patouille, un rapide tour des disponibilités avions : un Jaguar, deux Mirage F1.

Les pilotes présents dans la salle d'opérations, sont vite désignés.

- Leader : Cne Guérin EC 4-11 Jaguar A101
- N°2 : Cne Ramade EC 2-12 F1 242
- N°3 : Cne Blanc EC 2-12 F1 282

Configuration avions :

- Jaguar A101 : 1 bidon ventral : Armement : OPIT
- MF1 242 : 1 bidon ventral : Armement : OMEI + OPIT + 2 Magic
- MF1 282 : 1 bidon ventral : Armement : OMEI + OPIT + 2 Magic

Sentant que cela devenait chaud, je demande à charger tous nos avions avec un armement adapté aux attaques basses altitudes ou au moins avec un panachage d'obus OPIT, OMEI. Dans la confusion et la précipitation, cette requête restera vaine pour le Jaguar dont les deux canons de 30 mm étaient déjà armés en OPIT. Les ordres ne sont pas très évidents à interpréter ! Le Col Caisso de la FATAC (Force Aérienne Tactique) insiste en téléphonant au PC commandement MANTA pour avoir des ordres clairs et précis ; faut-il tirer ou non ? Le flou dure une dizaine de minutes. Finalement, sans instructions précises, les pilotes partent aux avions et ce n'est qu'après avoir commencé à rouler, qu'ils reçoivent l'ordre du COMELEF : (Commandant des Eléments Français) *« Autorisation d'ouverture de feu pour tir d'intimidation à côté et au Nord des éléments reconnus ennemi pour retarder leur progression ».*

À 15h15 : La patrouille F 220, des Veto "N" (indicatif radio) décolle à 20 secondes. La montée se fait plein gaz au cap Nord, pour rejoindre l'avion ravitailleur C-135 en provenance de Libreville qui a survolé N'Djamena au moment de notre décollage. Toujours au cap Nord, nous acquerrons le visuel du tanker, nous le rassemblons et effectuons un ravitaillement express à 300 kts,

niveau de vol 260. Après le ravitaillement, nous dégageons en échelon sur son côté gauche et accélérons pendant la descente : les avions sont très lourds. Nous vérifions une dernière fois les transferts carburant, voyants pétrole, le détotalisateur carburant et bien sûr les différents contacts armement canon. En vol, un contre-ordre nous est donné, *« Vous n'avez plus l'autorisation de tir ».* Arrivés en très basse altitude, nous virons par la gauche au cap 270 pour longer la ligne rouge du 16ème parallèle, nous volons à 450 kts, et 300 pieds sol en échelon à 1500 mètres pour chaque équipier ; le N°2 est à ma droite, le N°3 en retrait à 1500 m à gauche surveillant respectivement nos arrières. Sans ordre de tir le premier passage à très basse altitude n'est fait que pour prendre des photos. L'ennemi qui a eu le temps de se disperser et de se cacher sous les arbres de la palmeraie de Toro Doum marque sa présence en tirant avec du SA 7 et du ZSU 23/2 (canon bitube de 23 mm de diamètre). Dès notre premier survol, j'entends sur la fréquence "leader, break missile" ! Comme à l'entrainement, je tire sur le manche sans aucune hésitation et vire très serré à droite ! Mon N°2 me suit. Après un 90°de virage, j'aperçois derrière moi un nuage noir que j'attribue à l'explosion du missile. Pendant ce temps mon N°3 avait fait la même manœuvre à gauche. Nous continuons cap à l'Ouest pendant dix nautiques et nous nous mettons en attente hors de portée de tir ! Dès que la patrouille est rassemblée, chacun vérifie sa cabine et ses instruments de vol, pressions, transferts carburant, etc. Je rends compte immédiatement que nous venons de nous faire tirer par du missile au PC volant qui est dans le Breguet Atlantic ! Nous recevons l'ordre de *« riposter sans toucher le véhicule des otages »*. Nous nous mettons en formation d'attaque l'un derrière l'autre et commençons la première passe canon sur ce que nous découvrons. Le temps d'attribuer les objectifs à mes équipiers en fonction de leur angle d'attaque, un 4/4 Toyota apparait droit devant juste au milieu de ma glace frontale et comme au champ de tir, j'amène le réticule dessus, vérifie que les paramètres vitesse et accélération sont stables et commence le tir. Une trentaine d'obus suffira pour toucher la cible, j'effectue à temps la ressource au milieu d'une multitude de débris non identifiés. Après sa première passe mon N°3, annonce *« j'ai tiré tous mes obus »* ! Je lui donne l'ordre de se mettre en attente à l'Ouest, loin de la palmeraie. Avec mon N°2, j'enchaine sur la 2ème passe sur un axe d'approche décalé par rapport au premier. En dégageant, j'entends mon N°3 m'annoncer *« leader, il me reste des obus »* ! Je lui demande de nous rejoindre et de se replacer derrière le N°2 pour la 3ème passe. En dégageant de la 3ème passe vers l'Est, je découvre un gros camion près d'un arbre sur ma gauche ! Mes équipiers

m'annoncent fin de munition, mais, pris dans le feu de l'action et mordant le coussin, je ne veux pas le laisser filer : Je décide donc de faire une dernière passe, seul sur un axe Nord Sud avant de quitter la zone.

A gauche, le camion-citerne

Lors de cette 4ème passe, je suis pile dans l'axe du camion de munition quand je commence à tirer ! J'ai vu les impacts de mes obus remonter de l'arrière vers l'avant et les attaches de ridelles se détacher les unes après les autres.
Note : Le tir canon à bord d'un Jaguar ou d'un F1, est équivalent à une action chirurgicale effectuée en moins de cinq secondes à une vitesse de 500kts (nœuds) mini ! (En 1984 : c'était la vitesse minimum pour distancer les missiles à courte portée type SA 7). On part d'une altitude de vol de 100 pieds sol, on monte à 1500 pieds pour chercher à identifier la cible et on ajuste le tir qui s'effectue idéalement à 500 m de distance ! Cependant, ce jour-là, la distance de tir était plutôt entre 400 et 200 mètres. À la ressource, on peut se trouver au milieu d'éclats de toutes sortes qui peuvent monter et passer au-dessus des ailes de l'avion. Résultat global : Plusieurs véhicules sont touchés dont un camion-citerne qui s'embrase au milieu de la palmeraie et un camion de munitions. L'incendie provoqué restera visible à plusieurs kilomètres jusqu'à l'arrivée de la patrouille suivante.

Mon N°3 : Jean Pierre Blanc raconte :

« Le leader ordonne la mise en échelon à 1500/1800m, on repart sur un cap 090 vers le nord de Toro Doum, un peu plus d'une minute plus tard on vire à droite sur un cap 240 pour la phase approche précédant l'attaque. On reconnaît le paysage de la zone, on sait que l'on n'a plus l'effet de surprise sur l'adversaire décidé à se défendre. Le leader cabre, et nous décrit les objectifs à tirer, au moins

trois véhicules qu'il identifie puis vire à gauche sur un cap 190 environ et pique vers celui qu'il a choisi d'attaquer en premier. Je vois le Jaguar sous 10° de piqué, entouré de panaches noirs pendant le tir aux canons de bord, il dégage vers l'ouest après son attaque. Il a fait mouche sur son objectif. Pendant ce temps, Michel Ramade a déjà cabré et plongé vers son objectif, il commence sa rafale appuyée, je vois les fumées blanches sortir de ses bouches de canons, mais aussi les funestes nuages noirs qui le suivent. C'est chaud, très chaud, je suis aligné en piqué vers le troisième véhicule, Michel sur la droite de mon viseur termine son attaque, il a touché de plein fouet le camion-citerne (un 6X6) qui explose, alors qu'il dégage nez haut, une boule de feu énorme s'élève et semble avaler la queue du Mirage F1.

Des bouts de ferrailles du camion s'envolent et retombent sur le sol.

Des nuages noirs m'accompagnent dans mon piqué ; réticule de visée sur mon objectif, la manette des gaz sur plein gaz, le badin à 500kts augmente rapidement, je décide d'appuyer sur la détente, rafale longue, le Mirage F1 vibre, les deux canons DEFA crachent leurs obus de 30 mm OPIT et OMEI panachés et traceurs pour optimiser les effets au sol, en effet dans mon viseur, le straffing me mène sur ma cible, ça impacte dessus. Chaque canon délivre un jet continu de feu traceur très dense, les OMEI explosent dès le contact avec le sable, certains OPIT ricochent par contre et s'envolent sur la droite plus haut que mon Mirage F1 ; ça rafale toujours et je perçois autour de moi comme des claquements, c'est la "flack", mais mon regard est complètement focalisé sur le viseur et le sol qui se rapproche, il est temps d'arrêter de tirer pour dégager ; j'aperçois sur mes côtés avants droits et gauche des flashs correspondant aux tirs de petits calibres. Un rapide coup d'œil en cabine me rassure, pas de voyants pannes ni rouge, ni jaune, mon Mirage F1 marche très bien ; je suis au cap ouest et retrouve le visuel sur le leader et Michel. J'annonce au leader que j'ai vidé mes compartiments obus, n'ayant ni de compte coups et vu la longueur estimée de la rafale, le leader me demande de rester en attente dans l'ouest ; je les vois s'éloigner tous les deux puis prononcer chacun leur deuxième attaque, de la fumée s'élève de Toro Doum. Chaque avion essuie les tirs nourris des canons anti-aériens, ils en réchappent. Pendant ce temps, je réfléchis et me rends compte que j'ai dû tirer pendant 4 secondes, donc il me reste encore des obus dans les caissons, je dois y retourner; je l'annonce au leader qui m'ordonne de reprendre ma place de N°3, je me glisse derrière Michel et on enchaine sur la troisième passe de la patrouille, on perçoit une certaine agitation chez l'adversaire en dessous comme si des mouvements humains s'amorçaient alors qu'au début notre attention était

attirée par les véhicules de soutien statiques. Je cabre, je renverse sur la gauche sur un véhicule, plein gaz, je vise et décide de tirer plus tard qu'à la première passe, la vitesse est confortable 550kts, la distance de 900 m, me semble bonne, je tire, après une seconde de feu, un obus anti-aérien explose devant mon viseur, je traverse le nuage noir en continuant de tirer. Une seconde plus tard, mes canons s'arrêtent de cracher le feu, compartiments vides, normal, je survole alors ma cible et je perçois encore ces claquements autour de moi, je vois du monde en-dessous, ils s'agitent. Je dégage à nouveau vers l'Ouest, je reprends le visuel sur la patrouille. Michel annonce qu'il a vidé ses compartiments obus, le leader nous ordonne de rester en attente ; on le suit des yeux vers Toro Doum et les colonnes de fumée noire pour sa quatrième passe de tir, on le voit cabrer à nouveau et prononcer sa dernière attaque au travers des tirs adverses et des nuages noirs. Il en termine et dégage vers le sud-ouest collé au sol, on rassemble sur lui et après deux minutes de très basse altitude, on commence la montée vers le sud en direction du tanker. »

Pendant la montée, en formation plus serrée on vérifie mutuellement l'état extérieur de nos avions, rien à signaler, tout est OK dans chaque cabine. Dans mes rétroviseurs, je vois les colonnes de fumée de Toro Doum. On rejoint le Tanker et sur notre route au cap sud, on croise la deuxième patrouille mixte de 4 avions (2 Jaguar et 2 Mirage F1). Ils terminent leur ravitaillement, on les croise au cap inverse, ils sont en descente vers les colonnes de fumée noire de Toro Doum. Après le dernier dégagement, je rassemble la patrouille et reprends le cap sur N'Djamena. Comme nous avons assez de pétrole pour rentrer, j'annule le ravitaillement en vol du C-135. Pendant la montée au cap retour, nous croisons la patrouille suivante (indicatif : Veto P) et sur la fréquence de travail inter pilotes je contacte le leader, le Cne Michel Croci pour lui décrire la zone d'intervention. Je l'alerte sur le fait que la position est fortement défendue par de la DCA, que nous avons essuyé plusieurs tirs de missiles SA 7 et qu'il devrait facilement repérer l'objectif, car un camion-citerne brûle au milieu de la palmeraie. Je recommande également aux pilotes de Mirage F1 qui effectue leur premier détachement tchadien, de ne pas se tétaniser sur la détente afin de ne pas tirer tous leurs obus à la première passe.

La patrouille des Veto "P" s'était préparée à nous rejoindre quand nous intervenions sur la zone ennemie. Elle décolla de N'Djamena très rapidement pour nous remplacer.

Composition de la patrouille des Veto « P », (Mission F221):

- Leader : Cne Croci EC 4-11 Jaguar A81
- N°2 : Cne Le Balle EC 4-11 Jaguar A100
- N°3 : Cne Ducanois EC 2-12 F1 280
- N° 4 : Cne Harmand EC 2-12 F1 220

Configuration avions :

- Jaguar A81 : 1 bidon ventral : OMEI + OPIT + Phimat Baracuda
- Jaguar A100 : 1 bidon ventral : OMEI + OPIT + Alkan 531
- MF1 280 : 1 bidon ventral : OMEI + OPIT + 2 missiles air air
- MF1 220 : 1 bidon ventral : OMEI + OPIT + 2 missiles air air

À 15h45, les Veto "P", décolle avec comme ordre *: « confirmation de détruire la citerne et destruction de tous véhicules à l'exception de la voiture blanche de médecin sans frontière ».*

Après le ravitaillement en vol, la patrouille change de configuration pour l'attaque et se sépare pour approcher sous deux axes différents dans l'ordre un Jaguar, un Mirage F1 (N°1 et N°3), (N°2 et N°4). Les équipiers sont en snake (l'un derrière l'autre) à 2000 mètres et la première attaque commence soleil dans le dos. Un camion-citerne en flamme au milieu du désert, constitue un repère immanquable, le leader commença le tir canon au premier passage sur les véhicules cachés sous les palmiers qui ripostaient avec tout l'armement dont ils disposaient entre autres, du SA7, des canons ZSU 23/2 (canon anti-aérien soviétique de 23 mm) et 14.5 (canon anti-aérien de 14,5 mm), des kalachnikovs et même de l'anti-char (douilles retrouvées sur place après l'intervention).

Le N°2 : Jacques Le Balle raconte :

« De loin, nous apercevons distinctement une épaisse fumée noire provenant certainement de la combustion de pétrole suite aux attaques de la patrouille "des VETO N". Le leader décide d'attaquer au Nord de la fumée, me laissant la partie Sud. En "in" je vois le leader et le N°3 dégager dans l'axe, à 90° de mon cap. J'essaye de repérer des véhicules, sans résultat. À 500 mètres restants, j'aperçois un flash à une heure. J'effectue la ressource éjectant des leurres infra rouges. Je n'ai pas eu le temps de tirer. Le N°4 aperçoit plusieurs départs de missile et perturbé par mes leurres ne peut pas ajuster sa visée. Nous dégageons dans l'axe. Je m'éloigne en essayant d'avoir visuel du leader sans résultat.

Je décide de refaire la même passe et vire à gauche. Le leader m'annonce visuel et me suit. J'effectue la même attaque et tire sur un groupe de personnes nous mitraillant en larguant mes leurres. Je dégage dans l'axe. Le N°4 aperçoit également un groupe en batterie et tire. »

Après trois passes à très basse altitude et surtout après avoir pris en compte la tactique d'attaque de la patrouille précédente, l'ennemi riposte et ajuste ses tirs. Le Jaguar A81 du Cne Michel Croci est touché probablement par un tir de petit calibre (7.62 mm ou 14.5 mm) à l'issue de la 2ème passe canon, (Un impact très certainement au niveau de la pompe hydraulique secours a provoqué la perte instantanée des trois circuits hydrauliques (Un, deux et secours). Volant très bas et très vite au cap sud/sud-ouest, il annonce soudainement à la radio : *« Merde, j'ai une panne Hydr … »* (pour hydraulique). Sans avoir eu le temps de finir sa phrase, son avion se cabre brutalement ! (Sous une très forte accélération, il se dresse et donne l'impression de s'arrêter dans les airs), les commandes de vol sont bloquées. Il fait une barrique très serrée par la droite, se retrouve avec un angle de 60° à piquer et percute le sommet d'une dune de sable.

Jacques Le Balle raconte :

« A l'issue de ma 3ème passe de tir, je dégage dans l'axe au cap 300 et aperçois le leader et le N°3 en virage à gauche revenant vers l'objectif à un cap sud / sud-ouest : J'annonce "visuel". Je vois bien le leader qui arrive très vite et très bas à un cap collision sur moi. Arrivant à mes une heure, il annonce soudainement : « MERDE, j'ai une panne hydr... ». Il est en face de moi à environ 300 mètres quand je vois son Jaguar se cabrer brutalement sans monter, puis faire un premier tonneau à droite de 180° et après un court arrêt, un second toujours à droite le positionnant en ligne de vol à plat, mais à 60° de piqué et à quelques mètres du sol. L'action se passe en quelques fractions de seconde, j'ai l'impression qu'elle se déroule au ralenti. Le nez de son avion touche le sommet d'une dune à mes midis, puis explose au milieu d'une boule de feu. Je passe à droite du crash au cap 300, n'aperçois que des débris noirs sur le sable jaune et actionne ma caméra Omera 40. Le nuage de feu s'est rapidement évaporé. Je vire à gauche pour permettre aux deux mirages F1 de rassembler sur moi. J'alerte le commandement et refais une reconnaissance de la zone du crash. Je ne vois pas le N°3 qui devrait être derrière moi au cap sud. Le N°4 en snake, doit logiquement toujours me suivre. Nous faisons deux survols de la zone du crash : Je ne vois que des débris calcinés éparpillés sur environ 100 mètres de rayon, aucun parachute et pas de trace du pilote.

Le Cne Ducanois en position de N°2 et en snake à 1000 m passe dans le souffle de l'explosion.

Le Cne Ducanois écrit en 1984 :

« A l'issue de la 3ème attaque, le dégagement se fait par la droite vers un cap sud. Une fois stable à ce cap, altitude de l'ordre de 100 pieds, vitesse d'au moins 450 kts, le leader annonce sur la fréquence « Merde, j'ai une panne hydr... ». L'avion est toujours en trajectoire rectiligne. Après un temps très court, estimé à une seconde, le Jaguar se cabre, entame une barrique très serrée par la droite. J'estime son altitude au sommet de la figure à 200 pieds, je le vois toujours dans ma glace frontale. Sa vitesse a fortement chuté. Lorsque l'avion est sur le dos, nez sur l'horizon, je vois s'échapper de l'arrière du Jaguar quelque chose de blanc que je ne parviens pas à identifier. La rotation par la droite se poursuivant, le nez de l'avion pique brutalement vers le sol. J'arrive alors à sa hauteur. Avant de percuter le sol, l'avion est nez bas, piqué de l'ordre de 60°, incliné vers la droite, car je vois le dessus de ses ailes. En avant de l'avion au niveau du nez, une forme rouge et blanche pique vers le sol sur une trajectoire parallèle et à une distance très proche de l'avion (moins de 50 m). »

L'explosion au sol est instantanée. Après trois passages au-dessus des morceaux en feu, aucun signe de vie n'est constaté. Le Cne Harmand N°4 en dégageant de sa passe canon derrière le Cne Le Balle, assiste également au comportement anormal et au crash du Jaguar. Au cours de cette dernière attaque, le Mirage F1C du Cne Bruno Harmand a été touché. Sans avoir connaissance de sa perte de carburant, le Cne Harmand rejoint les deux autres avions. Le Cne Le Balle prend par intérim la position de leader, rassemble la patrouille, fait plusieurs passages au-dessus de la zone de crash qui se situe dans le 300° pour 8 à 10 Nautiques de la palmeraie et filme à la caméra "Oméra 40" les débris de l'avion éparpillés sur une centaine de mètres de rayon. Le N°3 l'avertit qu'il a vu une trace blanche avant l'impact sans pouvoir préciser si c'était au cours d'une séquence d'éjection. N'apercevant aucun signe de vie et persuadés qu'il n'y avait plus d'espoir, ils quittèrent la zone.

Bruno Harmand N°4 raconte :

« J'ai été touché par du "petit calibre" à la 3ème passe. J'ai bien ressenti un léger impact en passant vertical (très vite et très bas) du véhicule sur lequel je venais de tirer : j'ai pris le "chtong" perçu pour un décrochement de mon antenne radar (utilisé en télémétrie pour le tir canon) et comme j'étais N°4 (privilège de la jeunesse) personne, à part les "ennemis" n'a vu le panache blanc derrière mon avion causé par la perte instantanée de plusieurs litres de kérosène, par le trou qu'a fait la balle de petit calibre dans le fuselage arrière (au centre cocarde) : les ennemis ont d'ailleurs annoncé qu'ils avaient abattu deux avions.La balle qui m'a

touché a été retrouvée au fond du réservoir. Gros coup de chance elle s'est arrêtée dans un contrefort du réacteur. Je ne me suis aperçu de ma perte de carburant qu'au cours de la montée et en cap retour vers N'Djamena.
Le Cne Ducanois vient en patrouille sur moi, sur la droite de mon Mirage F1, il constate que la tôle de la cocarde bleu, blanc, rouge en avant de l'empennage est déchirée. Le leader me fait immédiatement larguer le bidon de pétrole ventral qui était vide pour diminuer la trainée. Je n'ai à priori pas assez de carburant pour rentrer au terrain. Le demi-tour du ravitailleur est décidé. Il se met sur mon chemin et assure une manœuvre parfaite et je me retrouve en position de ravitaillement avec 400 litres au jaugeur. Nous sommes à 120 nautiques environ du terrain. Après un calcul rapide (300l pour une descente normale), je prends la décision de ne pas tenter le ravitaillement et de poursuivre ma route vers N'Djamena. Pendant la descente à la vitesse de finesse max, je n'ai pas touché une seule fois au régime. J'ai effectué une approche de précaution type ACTC (Atterrissage Configuration Turbine Coupée), en courte finale de la piste 23, une minute avant de me poser les jaugeurs étaient proches de zéro, je me suis posé à une vitesse me permettant l'éjection, j'ai assuré la piste j'ai sérieusement fait chauffer les freins. Arrivé au parking, il restait environ une cinquantaine de litres de kérosène, juste de quoi allumer un briquet. »
À 16h30, la patrouille suivante : Lcl Cocault, Cne Pruna, qui avait pour mission, la poursuite de la destruction des rebelles sera stoppée au parking alors que les pilotes avaient déjà mis en route. Pendant ce temps, en salle d'opération règne une grande stupeur, l'ambiance est grave, les pilotes cloués au sol prennent conscience que nous venons de perdre notre chef de détachement, un grand pilote, notre ami, le Cne Michel Croci, mais sur ordre de l'Etat-Major en France on se concentre déjà sur la mission du lendemain qui consiste à terminer la destruction du dispositif libyen avec des munitions adaptées qu'il faut faire venir dans la nuit de Libreville. La patrouille doit être prête à décoller dès le lever du jour.
Le 26 janvier, dès 6 heures les pilotes sont prêts à décoller, mais l'ordre tant attendu ne parviendra que vers 15h.
À 15h : La patrouille F 222, (leader : Cne Le Balle, N°2 Lcl Cocault), après mise en place de munitions adaptées, décolle avec pour mission d'intervenir sur le restant de la colonne et de localiser précisément l'épave du Jaguar A81. Après ravitaillement sur le C-160 Transall, ils progressent vers le Nord, mais pendant la nuit, le vent de sable s'est levé dans la région de Toro Doum. Les pilotes ne

seront malheureusement pas en mesure de descendre en vue du sol et ne pourront localiser ni le dispositif libyen ni la zone du crash.
Le 26 janvier, le Journaliste Patrick Forestier de Paris Match me croise lors d'un diner à l'aéroclub de N'Djamena, relève mon nom et mon grade sur ma combinaison de vol, et en profite pour faire un reportage en me citant dans un article paru le10 février 1984. Ceci me valut le privilège d'être placé aux arrêts le temps de prouver que je ne lui avais fait aucune déclaration : (au cas où, à tout hasard, il lui arriverait de lire ces quelques lignes, j'en profite pour le remercier pour son peu de cas des dommages collatéraux qu'il a dû également causer dans d'autres circonstances lors de sa longue carrière de prêt à tout pour livrer du sensationnel non vérifié).
Le même jour dans la soirée, le Général Poli COMELEF, (Commandant des éléments français) de l'Armée de Terre, ayant des difficultés à reconnaître certaines subtilités sur l'utilisation des avions de chasse ainsi que la compétence de leurs utilisateurs, décide d'envoyer dès le lendemain une première opération aéroterrestre de reconnaissance composée uniquement d'hélicoptères et de véhicules de l'Armée de terre.
Le 27 janvier en fin de matinée on apprendra que n'ayant pas l'entrainement des équipages du Paris Dakar, les véhicules terrestres envoyés à l'aube avec le ravitaillement carburant pour les hélicoptères, se sont tous ensablés à une centaine de kilomètres de N'Djamena ! Suite à cet échec, un second dispositif terrestre composé de militaires français et tchadiens du DAO (Détachement d'Assistance Opérationnelle) sera envoyé et comme le premier, finira enlisé cette fois un peu plus au Nord que le premier. La partie survivante des rebelles reprit sa progression vers le Nord à destination de Bardaï (Latitude : 21°21' Nord, Longitude : 17°00' Est). Le 27 janvier, la "ligne rouge" est remontée d'une centaine de kilomètres plus au Nord sur le 16ème parallèle. La patrouille F 223 leader : Cne Guérin, N°2 : Cne Le Balle, décolle avec un ordre de tir sur la colonne. Après avoir ravitaillé sur un Transall, nous remontons la piste à partir de Toro Doum, nous sommes déterminés et cette fois armés de bombes à sous-munitions "Beluga" qui peuvent être larguées à très basse altitude. Nous suivons les traces jusqu'à Kiri Kide sans trouver l'ombre d'un véhicule et nous faisons demi-tour. Pendant ce temps le vent de sable s'est levé sur le terrain de N'Djamena. La visibilité horizontale était en dessous des minima (de l'ordre de 1,5 km). Comme il n'y avait pas de rampe d'approche pour identifier l'entrée de piste par mauvaise visibilité, les pilotes restés au sol eurent l'excellente idée d'utiliser des miroirs héliographe. Dès qu'ils entendirent le bruit de nos avions,

Le Lcl Cocault, le Cne Kerfriden, le Cne Pruna et l'Asp Maurin se précipitèrent vers le seuil de piste, se placèrent de part et d'autre de l'entrée de piste face au soleil et au fleuve Chari et firent scintiller leurs miroirs pendant notre approche finale. En courte finale, nous avons aperçu les éclats lumineux des héliographes dans le halo de la brume de sable et ainsi pu localiser suffisamment tôt l'entrée de piste pour nous aligner et nous poser en toute sécurité ! Cela nous a évités vu notre pétrole restant, un déroutement aléatoire sur un terrain éloigné du Cameroun.

Le 28 janvier : Pas de décollage possible cause tempête de sable sur N'Djamena.

Le 29 janvier : Trois missions de reconnaissance armées sont déclenchées, la F225 : Cne Daniel Kerfriden et Asp Serge Maurin. Sur Toro Doum. La F 226 : Slt Guy Wurtz et Cne Guy Planet sur Toro Doum et la F227 : Ltt René Le Gall et Cdt Michel Mandrile sur Iriba.

Le 30 janvier : Deux Puma de l'armée de Terre qui ne connaissaient pas la zone du crash sont prépositionnés au sud de la palmeraie de Toro Doum avec à leur bord des commandos, un médecin et un spécialiste GE (Guerre électronique), leur mission : rester en retrait, hors de portée d'éventuels ennemis, attendre que les Jaguar confirment que la zone est sûre et identifient la position de l'épave pour aller récupérer le corps et la partie sensible des équipements électroniques. Pendant ce temps la patrouille F 228, (leader Cne Le Balle et Lcl Cocault) se prépare : c'est la deuxième mission de reconnaissance pour repérer l'épave du Jaguar A81. Avant cette mission et suite au vent de sable des jours précédents, personne ne savait précisément où était localisée l'épave, tout avait été balayé et les dunes avaient changé d'aspect.

Serge Cocault raconte :

« Sans la mémoire de Jacques Le Balle j'aurais eu beaucoup de difficultés pour désigner une zone de crash car les débris recouverts depuis plusieurs jours par le sable étaient à peine visibles sur l'étendue de sable...tout au plus quelques anomalies difficilement perceptibles à la surface du sable. »

Jacques le Balle raconte :

« J'ai dû refaire plusieurs fois les mêmes passes de tir pour localiser l'épave du Jaguar qui suite à la tempête du 28 janvier était recouverte de sable et pratiquement invisible. J'ai réussi à la repérer grâce à l'image intacte que j'avais gardée de mes passes de tir (cap et timing), des images du comportement du Jaguar en vol et de sa trajectoire finale. C'était gravé dans ma mémoire et ça l'est encore aujourd'hui. Puis nous avons envoyé les coordonnées du crash au QG (Quartier Général) de N'Djamena. »

Dès que le Cne Le Balle retrouva ce qui lui semblait correspondre à la zone du crash, Il demanda à l'Atlantic de ploter la position et de guider les hélicoptères Puma en attente pour récupérer le corps du pilote. Les hélicoptères intervinrent dans la foulée pendant que les Jaguar restaient en alerte à proximité de la zone. Les problèmes rencontrés pour aller sur zone soulevèrent beaucoup de questions parmi les pilotes sur la volonté qu'affichait le commandement à cette époque d'assurer leur récupération rapide en cas d'éjection pendant la réalisation des missions opérationnelles. Durant toute cette phase, les directives et les ordres d'emploi des moyens aériens ne nous ont pas paru très clairs et nous y avons tous vu la première des causes de la perte de notre chef de détachement bien que le nombre de passes réalisées par les deux patrouilles sur cet objectif fortement défendu était périlleux et présentait un risque très important. Après la bataille de Toro Doum, le nouveau dispositif joua son rôle dissuasif. Aucune action d'envergure des coalisés ne fut tentée.

Le 17 septembre 1984, Fin de l'intervention française au Tchad. Au grand regret d'Hissène Habré et des Américains, Paris et Tripoli annoncent l'évacuation totale et concomitante du Tchad. À compter du 25 septembre, le 16ème parallèle (Torodum, Koro Toro et Oum Chalouba) sera la limite à ne pas dépasser. L'opération de désengagement, baptisée Silure, débutera le 25 septembre et s'achèvera le 11 novembre 1984. Pendant Silure, les troupes libyennes prennent effectivement la direction du Nord, mais s'arrêtent avant la frontière pour renforcer leurs positions au Tchad et aménager la piste d'aviation de Ouadi Doum. Mais ceci est une autre histoire.

Brevet de pilote "devise" : l'étoile te guide, les ailes te portent et la couronne t'attend

Dans la chasse tout se termine par : À la chasse B… et mort aux C..s

On a failli perdre MANTA AIR

André CARBON

L'opération "MANTA" a été déclenchée en Aout 1983 et en novembre je me retrouve chef du détachement JAGUAR.

Comme bien souvent à cette époque, la mise en place s'est effectuée de manière chaotique et l'installation sur la base aérienne, des forces Françaises et Zaïroises qui comprenaient notamment quelques Mirage 5 s'est faite dans la précipitation.

Le chef des commandants fusiliers de l'Air était le capitaine JEAN, un ancien artificier de l'Armée de Terre. Nos rapports étaient excellents et lors d'une de nos discussions, il m'avait fait part de l'une de ses craintes « *Tu vois dans ce bâtiment-là, l'ancien MVC de la base, il y a 25 tonnes de munitions appartenant à l'Armée Tchadienne qui sont stockées en vrac. Et ce n'est pas tout, car il y en a autant de l'armée Zaïroise dans un des hangars qui jouxte celui des JAGUAR à l'aéroport militaire. Si ça saute, ça va faire un beau feu d'artifice et pour avoir vu un dépôt de munition sauter au Liban, il y en a pour plusieurs jours avant que ça s'arrête. Et puis et surtout, je pense qu'il ne restera pas grand-chose des bâtiments, des Jaguar, F1-C, Transall, …* ».

Je lui demande s'il a prévenu le COMELEF et il me répond que oui, mais qu'à l'évidence, ça ne fait pas partie de ses préoccupations immédiates. Il m'amène dans l'ancien MVC et commence à me faire l'inventaire ; des obus de tout calibre, des mines anti-char empilées en équilibre instable, des roquettes… Effectivement il faudrait quand même faire quelque chose.

Au milieu du DETAM, un matin, je suis au camp Dubut de l'Armée de terre dans la salle d'OPS en train de discuter avec le COMAIR. L'officier de permanence, capitaine de l'armée de terre repose le téléphone et s'adresse au sous-officier présent :

— *« Allez me chercher le général de toute urgence. »*

"Joli thorax" tel était son surnom arrive peu de temps après

— *« Mon général, il y a un bâtiment qui brule sur la base aérienne*
— *Je m'en fous !*
— *Oui, mais dans le bâtiment il y a 25 tonnes de munitions, mon général.*
— *Envoyez les pompiers immédiatement.*
— *Mon général, il y a des munitions à l'intérieur qui vont exploser.*
— *Qu'ils se sacrifient ! »*

Entre temps, j'avais briefé le COMAIR sur le danger que représentait cet incendie, et il m'avait demandé de remonter sur la base et disperser les moyens afin de limiter la casse. Investi de cette mission je fouettais les 40 CV de ma 4L tout en réfléchissant à ce que j'allais bien pouvoir faire en arrivant là-haut. Et là-haut, je découvre devant l'ancien MVC un attroupement d'une centaine de personnes ; en matière de dispersion, ça commençait assez mal. Je descends de voiture pour aller voir les mécanos Jaguar et F1 présents et leur demander d'évacuer la zone, quand soudain je vois le capitaine JEAN.

— *« Ne t'énerve pas, c'est fini,*

— *Il s'est passé quoi ?*

— « *Je passais devant le bâtiment, quand tout d'un coup, il y a eu une détonation provenant de l'intérieur. Mon premier réflexe a été d'aller me planquer sachant que tout allait péter. Mais j'ai eu une hésitation et pendant ce temps-là, un coopérant qui travaillait dans un Algéco juste à côté est sorti pour voir d'où provenait le bruit. Et là, je me suis dit qu'il fallait y aller. On ouvre la porte du hangar complètement enfumé quand tout d'un coup retentit une deuxième détonation. Par réflexe je baisse la tête et dans l'obscurité on distingue des caisses en train de bruler ; plus précisément, c'est le conditionnement qui était constitué de sorte de copeaux de bois qui se consumait. À nous deux, on en sort 3 ou 4 et à notre grand soulagement la fumée se dissipe. En fait, ce sont des électriciens locaux qui sont intervenus sur la boite électrique du bâtiment. En faisant une mauvaise manip, ils ont provoqué un court-circuit au niveau des fils qui ont généré des étincelles qui elles-mêmes sont tombées dans les caisses d'obus ouvertes. Le conditionnement a commencé à se consumer et sous l'effet de la chaleur, les obus ont dépoté. On a sorti les caisses qui brulaient et ça a suffi* ».

Si vous connaissez la base, l'ancien MVC est le bâtiment qui est situé au bout du chemin qui va du LC0 vers les OPS. Au bout du chemin après avoir passé le petit pont, vous êtes obligé de tourner à droite ou à gauche ; le MVC est le bâtiment juste en face. Si vous allez sur le côté droit, vous pourrez voir (à moins qu'on l'ait repeint, ce qui est peu probable) deux trous d'environ 20 cm de diamètre, distant d'un mètre et à 50 cm de hauteur et qui ont été rebouchés : ce sont les traces des 2 obus qui ont dépoté… J'avoue que j'ai oublié les détails : quel type d'obus, est ce qu'il y avait la charge et si oui où sont-elles allées…

Le capitaine JEAN fut bien évidemment récompensé, mais de l'avis général ce fut petit bras malgré la bravoure dont il a fait preuve et l'ampleur de la catastrophe évitée. Et ceci explique peut-être cela : une récompense

importance était quelque part une preuve du constat d'échec des responsables qui n'avaient pas voulu traiter le problème en amont. Et puis il faut dire aussi que JEAN avait une forte personnalité qui parfois dérangeait. Il ne s'embarrassait pas toujours de détails comme le soir où, dans le hangar qui est juste à côté de la salle d'OPS et qui servait de bar, n'arrivant pas à se faire entendre, il sortit son révolver et tira 3 coups en l'air. Il fit trois trous bien alignés et distants de quelques centimètres. Là aussi je pense que les trous doivent encore exister…

NDLR : j'ai demandé récemment à un camarade qui effectuait une mission à N'Djamena de me faire des photos du MVC et du hangar. Hélas, le MVC a été remplacé par un nouveau bâtiment et le hangar était occupé par les Tchadiens peu enclins à laisser entrer quelqu'un dans le hangar. Pour ce coup, il faudra me croire sur parole ☺

Le parking MANTA

Attaque de la piste de OUADI-DOUM

André CARBON

BANGUI : samedi 15 Février 1986 19H00.

Alban commandant du 1/11 Roussillon, vient de terminer le briefing de la mission de l'attaque de la piste de Ouadi Doum, prévue le lendemain. La journée a été consacrée à la préparation et les 12 pilotes du 1/11 qui effectueront la mission sont prêts.

La Dream Team

Le diner se passe dans un calme relatif, car chacun est conscient des enjeux et des risques : l'attaque de la piste a bien évidemment une connotation politique très forte et les défenses sol/air de la base sont importantes. Je regagne l'hôtel où on loge vers 22 heures, accompagné de 3D, avec qui je partage la chambre et qui sera mon équipier demain. L'extinction des feux se fait relativement tôt et je mets assez peu de temps à m'endormir.

3H30 le réveil sonne ; 3D m'interpelle

- *« Je n'ai pas fermé l'œil de la nuit !*
- *Pour moi ça s'est plutôt bien passé, lui répondis-je.*
- *Vous n'avez pas arrêté de remuer et de grogner. »*

Soit, mais je me sens relativement en forme.

Le petit déjeuner est calme, car nous ne sommes pas vraiment d'humeur à plaisanter et on sent que chacun est déjà dans la mission. Arrivés dans la zone OPS, Alban nous fait un briefing rapide qui a surtout pour but de nous rappeler les éléments essentiels : horaires, fréquence, déroulement,… On ressent un peu

de tension, mais la signature de la forme 11 au bureau de piste, le tour avion, l'installation nous ramènent à une routine bien connue.
Après la mise en route lors de la vérification du tour cabine, une mauvaise surprise m'attend. Les pompes de transfert du groupe arrière sont sur arrêt ! Je lance la main sur la banquette droite, là où se trouve l'ensemble des breakers accessibles, sachant pertinemment qu'il n'y en a pas pour les pompes carburant. Ce n'est pas possible ! Pas aujourd'hui ! J'ai presque 2000 heures de Jaguar et je n'ai jamais eu (et vu) cette panne. En tant que leader de la 2ème patrouille, je peux prendre l'avion du N°4 (c'est prévu), mais dans 2 minutes on roule, ce qui ne m'en laisse plus vraiment le temps.
Au premier check radio, Zézette annonce « *mon avion est en panne, je coupe »* ; c'est mon N°4, et c'est son avion que je devais prendre si j'avais décidé de changer… Le test des freins à la sortie du parking est musclé, espérant débloquer ces foutues pompes, mais rien n'y fait. Et puis, petit miracle, en arrivant au point de manœuvre, il y en a une sur les deux qui bascule sur marche.
Les 4 avions de la première patrouille sont alignés puis lâchent les freins à 30 secondes d'intervalle. Le spectacle des dards PC allumés dans la nuit est toujours aussi beau, et je ne peux m'empêcher de penser au raffut que ça doit faire en ville puisqu'on décolle face au sud. J'imagine aussi les derniers noctambules rentrant chez eux, ceux qui se lèvent, qu'on a réveillés, bref tous ces gens partis pour une journée normale et qui sont loin d'imaginer qu'on va aller casser une piste à 1500 kilomètres de là.
Le décollage ne pose pas de problème particulier et peu après, en me retournant je vois les rotatings de mes équipiers en train de rassembler. Le TACAN déjà en fonction air-air donne une distance, mais pas de relèvement sur le Boeing qu'on doit rejoindre. Il fait beau, le jour commence à se lever et l'acquisition visuelle s'effectue relativement vite. La rejointe est standard, sauf qu'en courte finale le Boeing grossit vite, très vite, trop vite ce qui m'oblige à sortir les aérofreins, cabrer puis la vitesse diminuant vers 250 kts, à sortir des volets et allumer les PC, car à cette altitude et avec toutes les charges qu'on a, le Jaguar vole très mal. J'ai l'impression d'être dans une phase de combat et je n'ose imaginer ce que ça doit donner au niveau de mes équipiers ! Je dois avouer que je n'ai pas regardé, car je dois assurer le rassemblement et puis et surtout, j'ai une entière confiance ; on se connait et je sais qu'ils tiendront leur place. Au cours du débriefing lorsqu'on a évoqué cette phase, j'ai bien aimé leur commentaire *« le rassemblement ? oui, effectivement ce fut un peu chaud »*. En fait, les tankers qui avaient eu un peu de souci au décollage de Libreville avaient 10 secondes

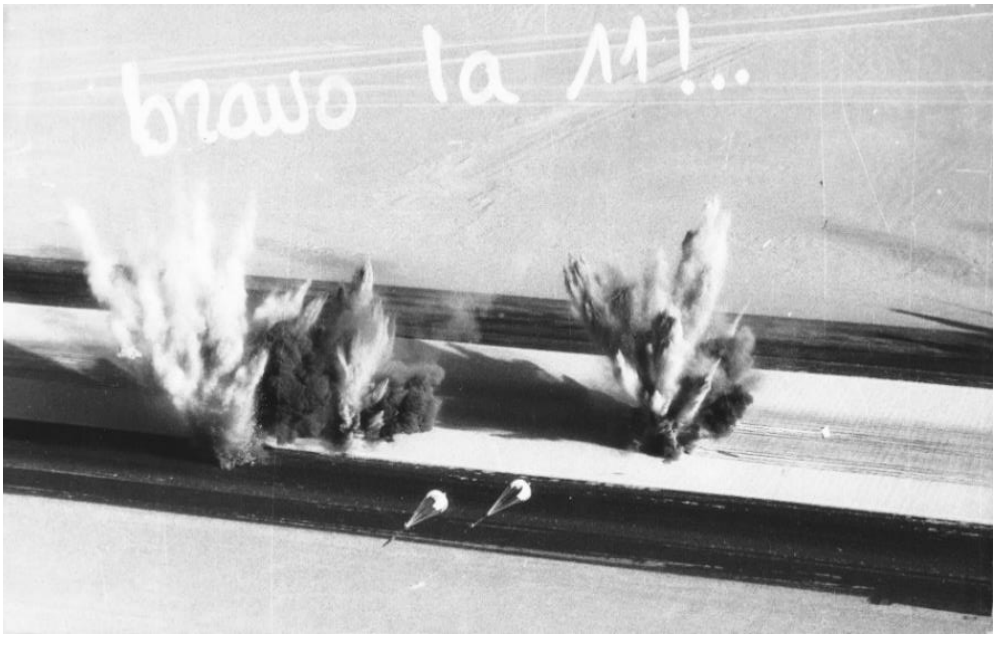
d'avance sur le timing et se sont présentés sans prévenir (silence radio oblige) avec une vitesse de 250 kts au lieu des 300 kts prévus, ce qui nous a donné une vitesse de rapprochement de 100kts au lieu de 50.
On enchaine aussitôt sur le premier ravitaillement ; l'air est calme et ça passe tranquillement. Le transit vers le 16 Nord s'effectue aussi tranquillement ce qui me donne le temps de penser à ce qui s'est passé depuis le début ; j'espérais un début de mission plus paisible et j'espère que ce n'est pas signe de mauvais augure.
Au 16 Nord, après avoir ravitaillé une deuxième fois, la descente s'effectue plein complet pour passer sous la couverture des radars de Ouadi-Doum. Le trajet en basse altitude est long et pose un problème de pétrole ; la vitesse a été limitée à 420kts au lieu des 450 pour réduire la consommation. On sait qu'on est vraiment juste, surtout pour la dernière patrouille qui est en bombes 250 kg avec un seul bidon. Pendant la préparation j'avais demandé à pouvoir larguer les bidons une fois vides, mais cela nous avait été refusé. Quand je pense à la consommation qui en a été faite lors de la guerre du Golfe…. Pendant ce trajet en basse altitude, je me souviens avoir survolé des paysages magnifiques comme je n'avais jamais vu auparavant. Je me suis dit alors « *je ne sais pas comment va se terminer la mission, mais quelle qu'en soit l'issue, la journée n'aura pas été entièrement mauvaise »* ; étonnant ce décalage entre l'enjeu de la mission et la manière dont on le vit.
Le point de recalage situé 5 minutes avant l'attaque approche et fort de la réflexion précédente, je me trouve étonnamment calme ; sauf que je m'aperçois que mon crayon gras n'arrête pas de faire des allers et retours entre ma poche de combinaison et mon anti-G, signe de nervosité évidente. Le point de recalage est normalement à mes midis, mais je ne le reconnais pas vraiment. Alban et ses quatre avions sont justes devant et il serait étonnant d'avoir la même erreur de calculateur ; on est forcément sur le chemin prévu ! Virage à gauche pour sortir de la vallée et la piste doit se trouver dans mes 10 heures. Tout d'un coup je vois des flashes lumineux juste au niveau de la première patrouille, flashes que je prends pour des tirs de l'artillerie sol/air. Bizarrement ça m'amène une grande sérénité ; ça y est c'est parti ! (ces flashes étaient en fait les leurres infra-rouge largués par les avions de devant….)
C'est peut-être parti, mais je ne vois pas cette foutue piste ! Suite à une mission de reconnaissance effectuée quelques mois plus tôt, je cherchais des bandes blanches alors qu'elles étaient maintenant noires. L'acquisition tardive m'oblige à faire une manœuvre brusque à gauche puis à droite ; là encore une pensée

rapide à mes équipiers (3D : « *pas grave chef, j'étais plus bas que vous…* »). Et puis on se focalise sur la séquence de tir, séquence qu'on a répétée maintes fois à l'entrainement. Les éléments de l'avion sont stables, "l'épée" qui se rapproche doucement de la cible et l'appui sur le bouton bombe qui va permettre le largage. Cette séquence 30 ans après est encore très présente dans ma mémoire ; ce fut un grand moment qui pour moi représentait l'aboutissement de plus 10 ans d'entrainement passés sur avion d'arme.

Le dégagement se fait dans l'axe en descendant et je jette un coup d'œil dans les rétroviseurs ; là encore grand moment quand j'ai vu les colonnes de fumées noires qui montaient dans le ciel. On ne leur avait pas laissé vraiment de chance ; 11 avions qui arrivent de la vallée, soleil dans le dos (il est 7H55) et qui attaquent la piste en moins d'une minute. Du bon travail ! Encore quelques nautiques en très basse altitude et c'est le début de la remontée hors du domaine de tir des missiles sol/air. Comme prévu Alban fait un check radio (première annonce depuis le décollage) ; tout le monde répond et un grand soulagement succède à cette période de concentration extrême.

Plus qu'un ravitaillement à assurer et ce sera gagné ; le TACAN air/air est bien accroché sur le tanker et la distance nous séparant de lui reste quasiment constante, signifiant que nous sommes en route parallèle. Mes appels radio restent sans réponse et pourtant on a passé le point de début de rejointe depuis 5 bonnes minutes. La fatigue aidant je commence à devenir nerveux, car je n'ai aucune envie de me dérouter à N'Djamena ; « *ils sont 3 à bord, dans une phase où ils ne sont pas surchargés de travail, et même pas foutus de répondre à la radio !* ». Je demande à un autre tanker de faire le relais et à force de, ça finit par le faire. Rejointe sans problème et arrivé en position de ravitaillement, je découvre un panier tout cabossé qui visiblement avait bien souffert. C'était l'œuvre d'un F1-C qui avait eu beaucoup de mal à ravitailler et qui avait pris plus de temps que prévu, expliquant ainsi pourquoi le tanker ne répondait pas, puisque F1-C et Jaguar étaient sur des fréquences différentes. Quand je pense que les F1-C devaient assurer notre couverture haute altitude durant cette phase de rejointe. Le retour me parut un peu long ; un peu de fatigue et surtout hâte d'arriver. L'accueil des mécanos et des autres militaires présents sur le site fut plus que chaleureux ! J'en profite pour saluer ces mécanos sans qui rien n'aurait été possible, qui ont œuvré loin des OPS, dans une certaine indifférence et qui ont travaillé sans compter le temps qu'il fallait pour nous préparer et sortir les avions. Je ne dirai jamais assez tout le bien que je pense d'eux. Le soir, le COMAIR nous amène dans un restaurant du centre-ville ; l'ambiance est bien

évidemment bonne, mais ce n'est pas délirant. La soirée se finit autour de quelques bières, mais plutôt tranquillement.
Le lendemain matin, je suis réveillé par des coups frappés à ma porte de chambre d'hôtel. J'ai un peu de mal à émerger et en ouvrant je vois Jean Mi qui m'annonce que les Libyens viennent de bombarder N'Djamena *« on est tous convoqués à la villa des pilotes pour préparer l'attaque de la piste de Faya Largeau »*



Les BAP 100 dans la piste de Ouadi-Doum

Les débuts d'Épervier

André CARBON

Lundi 17 Février, on se retrouve tous à la villa pour préparer la réplique de l'attaque de la piste de N'Djamena par un TU 22 Lybien.

Le TU 22 a tiré une seule bombe, mais une bombe de 2 tonnes qui a fait un gros trou dans la piste : un cratère d'environ 5m situé à 600m de l'entrée de piste 25, mais laissant une demi-bande utilisable. Dit autrement la piste est encore praticable à condition de n'utiliser que la partie non touchée. Malgré le côté rustique de cet armement classique, la bombe a été très efficace ; l'entreprise de BTP française a mis plus d'une semaine à réparer la piste et une fois les travaux terminés, le premier avion qui s'est posé (un DC-8) a enfoncé la rustine ce qui a nécessité une reprise des travaux. On a retrouvé une pierre d'environ 2 kg dans la tour de contrôle située à plus d'un kilomètre !

À la villa, c'est l'effervescence et on commence à parler d'escalade dans l'engagement. L'objectif de la mission est cette fois, la piste de Faya Largeau ; elle est construite en latérite et ne peut pas accueillir de chasseurs. On a quand même la sensation que les décideurs ont eu du mal à trouver un objectif digne de ce nom, car l'intérêt opérationnel d'une telle attaque n'est pas évident. La logique est la même que précédemment ; on a une journée pour préparer et on attaque le lendemain, sauf que cette fois l'HSO (Heure Sur Objectif) est fixée à midi. On ne sera pas obligé de lever aux aurores ! Question armement, il a été décidé d'utiliser des Durandal ; même principe que les BAP-100, mais en beaucoup plus gros, car on n'en amène que 3 au lieu de 12. Lors de la journée de préparation, on commence à ressentir quelques signes de nervosité, probablement dus à la fatigue, mais en début d'après-midi la mission est prête. Après l'ordre, le contrordre ; on abandonne l'attaque de la piste et on envoie les 4 F1-C à N'Djamena. Comme du côté navigation nos collègues de la défense aérienne sont un peu démunis, 2 Jaguar les accompagneront histoire d'être certains qu'ils arriveront à bon port. Il faut signaler que le F1-C n'avait pas de calculateur de navigation et je crois qu'il n'est pas équipé de VOR.

Comme prévu, Jean Michel leader de la patrouille des 2 Jaguar, est de retour en fin d'après-midi après avoir accompagné les F1-C. On pense qu'on va rester dans cette configuration lorsque Alban nous réunit avant le repas pour nous annoncer que demain 2 Jaguar feront mouvement vers N'Djamena et y resteront ; les 2 pilotes gagnants sont… 3D et moi !

Le lendemain à bonne heure, nous voilà donc partis vers ce beau port de pêche que je connais déjà ; comme l'opération EPERVIER a démarré il y a 3 jours, je suppose qu'au niveau logistique je vais revivre ce que déjà vécu pour Manta. Pas de soutien, des conditions de vie plus que limites, des problèmes d'approvisionnement,… bref un grand classique. Et en plus je vais retrouver le "boulanger du désert" (surnommé ainsi pour sa propension à distribuer des pains, jours d'arrêt en langage militaire) le COMELEF que j'ai eu comme commandant d'escadre et avec qui ça s'est moyennement passé à Toul.
En arrivant, la tour nous informe sur l'état de la piste et effectivement, on se rend compte que le trou est gros et que des ouvriers sont déjà à pied d'œuvre. Atterrissage 600m long et on va se garer à l'aéroport civil pour faire les pleins (cas connu). Là nous attend Nénesse, mon officier mécano que j'avais quitté à Libreville, en tenue de combat et en baskets blanches. Le bilan est plus que moyen : seul le chef des armuriers l'accompagne et question matériel, en tout et pour tout il ne dispose que d'une seule échelle, une roue de train avant et un tournevis ! *« On est parti dans l'urgence de Libreville et c'est tout ce qu'on a pu embarquer ; c'est comme ça que j'ai oublié mes chaussures »,* me dit Nénesse ! De retour au parking militaire de l'autre côté de la piste, je suis conduit chez le COMELEF pour une première prise de contact qui s'avère très cordiale et pendant laquelle j'apprends que mes prévisions s'avèrent exactes en ce qui concerne tout le soutien. À peine le temps de manger un morceau, on nous demande 3D et moi de repartir pour une reconnaissance à vue (RAV) au nord de N'Djamena, à la recherche de troupes libyennes ; on décolle face à l'ouest et le trou de la bombe est à 600m. Un mécano est positionné au seuil de piste à côté des avions avec un chiffon blanc et un de ses collègues, proche du trou avec un chiffon identique. Lorsque les deux chiffons s'agitent et après clearence de la tour, on lâche les freins. La vitesse à proximité des travaux est d'environ 80kts et on a le temps de voir les ouvriers situés seulement à quelques mètres nous faire des grands signes ou plus stoïques pour certains qui sont appuyés sur leur manche de pelle. Question sécurité des vols, ce n'est pas vraiment ça, mais c'est l'Afrique patron !
Comme je l'avais pressenti, les conditions de vie sont spartiates ; je n'ai jamais compris cette hâte à faire venir les avions d'arme avant d'avoir des conditions d'accueil décentes, que ce soit pour les personnels ou les matériels. Un copain de promo, commissaire décrit ce qu'il a dû entreprendre pour améliorer l'ordinaire de chacun dans un article déjà publié précédemment. Certes, on survit, cela reste comme de bons souvenirs quelques années après, mais il faut

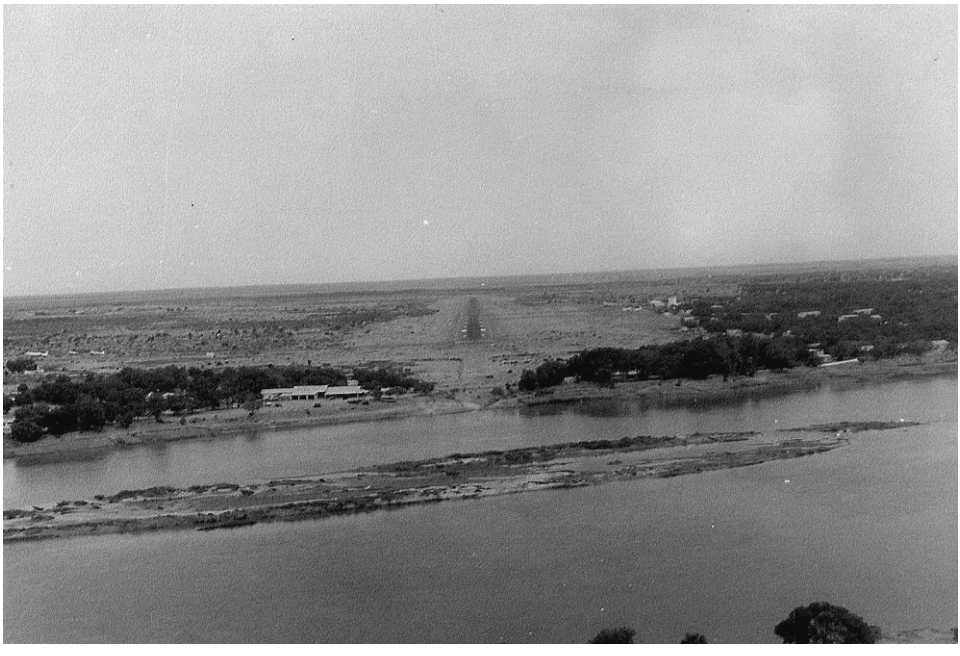
reconnaître que ce n'est pas facile à vivre. De plus, nous sommes confinés sur la base et il faut avouer que les journées sans vol sont longues.

Une des chambres mécanos

Question vol, avec une échelle et un tournevis, ce n'est pas le Pérou ; dès notre arrivée, je fais part de la situation au COMELEF qui m'écoute amusé et pour qui ce n'est pas vraiment un souci. Je réussis à lui faire signer un message pour demander qu'on m'envoie du renfort de Bangui. En attendant, on utilise les avions comme le ferait monsieur tout le monde avec sa voiture ; on vole, l'avion est OK au retour, on refait les pleins et on est prêt pour le tour suivant. Chaque jour, avec Nénesse on est à l'arrivée des Transall, espérant voir venir du personnel ou du matériel ; chaque fois c'est la déception et chaque soir c'est un nouveau message de relance qui reste lettre morte. Sauf qu'un soir on voit débarquer du C-160 un pilote : Engie ! *« Content de le voir, mais ce n'est pas question pilote que ça coince ».* On aurait pu continuer comme ça un bon moment, sauf que les moteurs Adour du Jaguar consomment de l'huile à chaque vol ; on a bien essayé d'aller voir du côté des F1C, mais les embouts pour refaire les pleins ne sont pas les mêmes !

Question vol il y avait un autre problème qui cette fois était général, celui du pétrole. La source principale d'approvisionnement consistait à faire venir un DC8 de la compagnie "Minerve" (aujourd'hui disparue) qui décollait de Libreville avec le plein complet, dépotait le carburant de l'avion pour ne garder que la quantité minimale pour revenir à Libreville. On peut imaginer le prix du litre (et

aussi ce qu'ils gardaient pour le retour) ! On s'accommodait de cette situation qui réduisait l'activité aérienne, mais quelle ne fut ma surprise de découvrir en dernier virage au-dessus du fleuve Chari (frontière entre le Cameroun et le Tchad) des kilomètres de camions-citernes attendant une autorisation administrative pour prendre le bac et traverser le fleuve ! Il ne faut pas oublier que la France est revenue à N'Djamena à la demande du Tchad.



Finale à N'Djamena au-dessus du Chari

Sur la base avec nos 2 Jaguar, 2 (puis 3) pilotes et les 2 mécanos, on est un peu à part et la priorité est donnée aux F1C qui tiennent une alerte H24 à 5 minutes. C'est beaucoup de présence, beaucoup de contraintes et beaucoup d'attente. Le chef de détachement des F1-C est mon copain de promo Baudouin et histoire de s'occuper, tous les matins on fait le tour des installations OPS ; j'en profite pour compter ses missiles super 530 ; 1, 2, 3 et 4 le compte est bon ! Et puis un jour, pendant notre promenade matinale, on voit arriver un biffin (terme affectueux pour désigner un représentant de l'armée de terre) tout excité en train d'agiter un long ruban de papier blanc qui s'avère être une suite de messages libyens interceptés par nos services. « *Je savais bien que vous ne l'aviez pas détruite !»* nous crie-t-il avec un grand sourire. En fait il parlait de la piste de Ouadi-Doum au sujet de laquelle, depuis quelques jours, commençait à circuler la rumeur que l'attaque du 16 février n'avait pas été couronnée de

succès. Visiblement il en était ravi et il me montre un message décrivant l'activité aérienne prévue ce jour sur la base ; TU-22, MIG-23,…. Je lui réplique que ce n'était parce que c'était écrit que cela allait se faire. Argument rejeté, et puis en regardant les autres messages qui ne traitaient que de sujets sans grande importance, je m'aperçois que ceux-ci comportaient des mots manquants ou remplacés par une série de croix. Je lui pose une question à ce sujet et la réponse est simple : « *De temps en temps on ne décode pas certains mots des messages Lybiens et on les remplace par des croix* ». Je lui fais alors remarquer que le seul message entier, donc non codé, est le plus important, car c'est celui qui concerne l'activité aérienne. Cela ne l'a absolument pas ébranlé dans sa certitude et il est parti aussi sec continuer de répandre la (bonne) nouvelle.

À force de consommer de l'huile, nous avons fini par faire le constat qu'il ne restait plus qu'un potentiel de 1H30 de vol par avion, de quoi évacuer N'Djamena en cas d'urgence. Je réussis à convaincre le COMELEF de me laisser partir à Bangui pour expliquer notre situation qui à l'évidence était le cadet de ses soucis.

Quelques jours plus tard, les Jaguar de Bangui firent mouvement vers N'Djamena et commença ainsi véritablement, l'opération EPREVIER qui dura plus de 25 ans.

Une mission au Tchad mouvementée

Un pilote qui a préféré garder l'anonymat

En ce mois de janvier, pendant la saison sèche, l'Harmattan souffle sur le Tchad. Venu du nord, ce vent recouvre N'Djamena d'un nuage de poussière qui irrite la gorge et rend par moments la visibilité presque nulle. Cette situation dure depuis plusieurs jours, clouant au sol les Jaguar de la base aérienne de Kossei, venus en détachement de Bangui. Nul ne sait combien de temps cela va continuer ; les pilotes ont épuisé les charmes des dérivatifs et sont impatients de se mettre les fesses en l'air ; ils guettent dans le ciel le moindre signe d'amélioration. Leur frustration est d'autant plus grande qu'au-dessus de cette mince couche, le ciel est clair. Abonné sur Jaguar depuis plusieurs années, je suis aussi impatient que les pilotes de l'escadron. Cet après-midi-là, vers 15 heures, la visibilité monte peu à peu, le rideau de poussière et de brume se déchire. Des missions de navigation à basse altitude sont prêtes depuis plusieurs jours. Aux avions !... Deux patrouilles de deux avions décollent à dix minutes d'intervalle pour une mission d'entraînement, en direction du sud où la météo est la plus optimiste. Je suis le leader de la deuxième. Par précaution, le Transall ravitailleur est en alerte au parking, prêt à mettre en route et à décoller pour donner une resucée aux Jaguar au cas où... Après le rassemblement, on constate que le parfond n'est pas terrible et que les 8 km de visibilité requis par la réglementation sont loin d'être atteints. Je sens que la navigation ne sera pas une promenade de santé. Les balles de coton, taches blanches dans ce décor vert et ocre, paraissent plus grosses que d'habitude. Dans ces conditions, inutile d'insister, on monte au-dessus de la mince couche et on abrège la mission pour revenir au terrain avec du pétrole. Sur la fréquence particulière, la première patouille, qui vient de se poser, nous annonce une dégradation rapide de la visibilité : au milieu de la piste, on n'en voit pas le bout. Le piège se referme sur nous : l'amélioration de tout à l'heure, c'était le trou du couillon et je me suis précipité dedans !..., comme un jeune.

Malgré ces conditions je décide de tenter l'atterrissage en patrouille serrée sur ILS*. Je confie la conduite de l'opération à mon équipier, plus régulièrement entraîné que moi ; c'est un excellent chef de patrouille qui a participé aux missions de guerre sur le Koweit et l'Irak. J'ai confiance en lui. Je me mets en patrouille serrée sur son aile droite et je le suis. Pas totalement rassuré, je demande toutefois au Transall de décoller et de mettre le cap à l'est. On descend sur l'axe ILS. De temps en temps, je quitte brièvement des yeux le feu vert

clignotant de son bout d'aile et je jette un regard furtif sur l'altimètre et sur le pare-brise, rien devant...et on a passé les minima. Soudain, j'aperçois le balisage de l'entrée de piste, mais nous ne sommes pas axés et il est trop tard pour faire une baïonnette et se poser ensemble. Le leader me lance : *« Deux allez-y, je remets les gaz ».* Je me sens responsable de la situation dans laquelle nous nous trouvons et il n'est pas question de le laisser seul. *« Négatif, on reste ensemble ».* Ma décision est prise : on n'insiste pas à N'Djamena, car la visibilité ne s'améliorera plus à cette heure ; on se déroute. Mais où ? Il commence à faire sombre, les terrains de déroutement du Cameroun sont probablement dans la même situation. Sont-ils encore ouverts ? Dans notre précipitation à partir aux avions, nous n'avons pas étudié au briefing leurs procédures d'atterrissage aux instruments. Depuis le début de la mission, j'ai fait le choix du déroutement de nuit à Abéché, situé à 400 milles nautiques (700 km) à l'est de N'Djamena. Le Transall, qui est devant nous, nous donnera le carburant nécessaire pour atteindre cette piste en bitume de 2600m de long, construite quelques années auparavant pour servir de base à la défense aérienne, aux prises avec la menace de l'aviation libyenne. Toutefois, pour y avoir atterri plusieurs fois en Transall, je sais qu'un problème majeur se pose : depuis le départ des Mirage F1-C, les câbles de l'alimentation électrique du balisage ont été chapardés par la population. Il faudra donc improviser, dans la demi-heure qui vient, un balisage de la piste formé par les phares des véhicules du détachement de l'armée de terre. Qui, en période de relève des commandos de l'air, garde la base aérienne d'Abéché ? Je demande aux OPS de contacter en HF le chef de ce détachement de parachutistes ; il faudra aussi récupérer le contrôleur tchadien pour nous faire savoir si la piste est libre et pour nous donner la pression au sol ; je demande également d'éclairer le parking avions pour nous donner un point de repère par rapport à la piste.

Quelle folie que d'aller vers la nuit avec tant d'incertitudes !

Le spectre de Séville* me traverse l'esprit quelques instants, ainsi que ma responsabilité à l'égard de mon équipier. Mais le dos au mur, on trouve des ressources insoupçonnées pour atteindre son objectif. La première difficulté est de rejoindre le Transall et de lui prendre suffisamment de pétrole pour pouvoir faire sereinement plusieurs tentatives d'atterrissage. La rejointe au Tacan air-air est laborieuse, mais le commandant de bord est un vieux "chibani" qui en a vu d'autres ; ensuite, le ravitaillement se passe bien, car en altitude la nuit n'est pas complètement tombée. Plusieurs années plus tard, il m'a appris qu'il s'était posé

à N'Djamena avec cinquante pieds de plafond et qu'il n'avait pas suffisamment de pétrole pour se dérouter au Cameroun. Il nous avait donné tout ce qu'il avait. Nous sommes maintenant en route seuls sur Abéché. J'effectue 45 minutes de patrouille serrée de nuit, exercice dont je n'ai jamais été un grand fana. J'ai le temps de ruminer, qu'est-ce que je fais là ? Je serais mieux au bord de la piscine à siroter un whisky en attendant le dîner. Il n'y avait aucune urgence opérationnelle à se mettre en l'air. Un mot de mon moniteur d'ULM me revient : « le plus difficile en ULM, c'est de savoir rester au sol ». Cette sentence de bon sens s'applique parfois aux avions de chasse... Mon équipier a peut-être les mêmes idées que moi, mais je ne sens aucune inquiétude dans sa voix. Depuis trente minutes, nous n'avons plus de contact radio avec personne. Nos calculateurs de navigation nous donnent des informations concordantes sur notre position ; j'en conclus qu'elle est exacte. Un doute de moins. C'est le moment d'amorcer une descente économique vers Abéché. La confiance s'installe. Les premières lueurs de la ville apparaissent timidement au loin, ainsi que le halo du parking. Il nous restera à apercevoir les deux longs alignements de phares le long de la piste et à nous aligner dessus. Le contrôleur est sur la fréquence, il nous donne la météo et la pression. On stabilise l'altitude à 1500 pieds-sol. Toujours aucun visuel sur les véhicules-balises. Le contrôleur nous annonce alors que les paras ont installé à l'entrée de la piste deux Jeeps phares allumés ! Damned, on m'a appris à me poser sans le phare, mais pas sans le balisage ! On est revenu à la période des atterrissages clandestins de la Résistance. C'est presque à leur verticale que je les aperçois un court instant. On part au break en patrouille serrée ; je les récupère à la vue en vent arrière et je les décris à mon équipier qui m'annonce

« Visuel OK atterrissage individuel ». Il amorce son dernier virage ; j'attends environ 30 secondes pour virer, afin d'assurer l'espacement sur la piste.

« Train sorti- verrouillé - trois vertes ».

Dans l'éloignement, j'ai perdu de vue les deux frêles lumières au bout desquelles nos vies sont accrochées. Pendant ma recherche. Pour les retrouver, mes éléments de vol se sont dégradés, et je remets les gaz en branchant la postcombustion, avec l'incidence mètre dans le rouge et l'altimètre proche de zéro. Nouvelle tentative. Je suis soulagé d'entendre mon équipier annoncer "Piste dégagée". Je récupère le visuel sur les deux Jeeps et je ne les lâche Plus. L'atterrissage sera un peu dur et surtout avec une divergence avec l'axe de la piste. Après l'arrêt des réacteurs, le Capitaine des paras nous propose de boire le champagne pour nous remettre de nos émotions. Pour moi, il aura un goût

amer. Je ne peux pas lui en vouloir de m'avoir compliqué la vie. Je sais que j'ai forcé la main du commandant d'escadrille pour satisfaire mon état de manque et que j'ai ainsi mis en danger la vie des autres pilotes. Circonstance aggravante : le briefing de la mission a été incomplet et nous a forcés à improviser. La mise en place d'un balisage réduit à sa plus simple expression, par des personnels étrangers au milieu de l'aéronautique, en est la conséquence. Et si la vacation radio entre Éperviers et Abéché n'avait pas fonctionné tout de suite ? ... Quant à dire si l'option choisie était la bonne, aujourd'hui je réponds simplement oui, puisque ça s'est bien terminé. Mais de ce jour date ma devise : "On n'est pas à l'abri d'un coup de pot". Le retour à N'Djamena, le lendemain fut discret. Au débriefing, on a décortiqué ensemble les erreurs commises, analysé la responsabilité de chacun dans les décisions, discuté de l'option choisie. Devait-on faire savoir cette histoire au BSV*** ? Je n'avais pas souhaité mettre par écrit cette aventure, sous le prétexte qu'il s'agissait d'un concours de circonstances exceptionnel qui n'avait aucune valeur exemplaire. Jusqu'à ce jour, une dizaine d'années plus tard...à N'Djamena.

* Une balise au sol transmet au pilote sa position par rapport à l'axe et à la pente de descente idéale.

** En 1967, six Mystère IV français de la base de Cazaux se sont perdus en allant à Séville et les pilotes ont tous dû s'éjecter à court de carburant.

*** Bulletin de sécurité des vols : périodique de l'armée de l'air destiné à sensibiliser les personnels aux problèmes de sécurité aérienne.

Le terrain d'Abéché

Témoignage d'un BIFFIN

Ils nous appelaient les "Biffins" ; on les appelait les "Fêlés". Je les ai "fréquentés" pour la 1ère fois en 1981/82 lors de l'opération BARRACUDA / EFAO. Nous étions tous des COM (pour commandant) ; j'étais le COMTRANS AEROPORTE, il y avait le COMAIR, le COMJAG (autoproclamé), le COMTRANSALL, le COMALAT, mais tous interdépendants et dans la même galère. Sacrée ambiance aussi ! La remontée de l'OUBANGUI en BA (basse altitude) voir très, très BA et si je me souviens bien, il y en a même un qui a fait des ricochets ! (NdR : Henri avait touché le fleuve avec le bidon du JAGUAR !).

- Le TRANSALL faisait des vagues avec ses hélices et les piroguiers plongeaient.
- Le PUMA allait se poser sur un rocher au milieu des chutes de BOALI.
- Le JAG aurait pu mettre le feu à la savane tellement le réacteur était au ras des broussailles.

Et le champ de tir de YAKA ! J'étais OGT (Officier de Guidage Terre), binômé avec un pilote. La cible : un drap de lit, tir canon, la butte de tir explosait, la cible était volatilisée, et seulement après arrivait le JAG. J'ai retenu cette phrase du pilote : quand tu entends l'avion c'est que tu es encore vivant ! Les "JAGS" dans le ciel c'était la force de dissuasion à l'africaine ; çà suffisait à calmer la situation.

1987/1988 EFAO Les mêmes, mêmes missions, mais avec une barrette en plus, les lieux (lieutenant) étaient passés capitaines. Invité par le DETJAG dans leur fortin à M'POKO, j'avais demandé à assister à une préparation de mission, j'ai eu le droit à la complète ! J'ai terminé harnaché sur le siège, photo et finex ! J'en avais déduit qu'un pilote de chasse avait 2 cerveaux et des mains à 8 doigts et que le biffin n'en avait qu'un, mais que finalement avec nos 3 cerveaux le CAS (close air support) était très efficace et surtout craint par ceux d'en face ! Les DETJAG vous étiez des "gens bien", nous parachutistes en 1ère ligne on savait que l'on pouvait compter sur vous, à la seconde près (çà ma toujours bluffé cette exactitude). Quand j'allais annoncer au COMPARA « *c'est bon a eu les JAG* », je voyais dans son regard un certain soulagement, et le « *LES JAGS ARRIVENT* » se répercutait jusqu'au dernier des soldats du détachement, qui lui résumait par un « *ça va être leur fête en face !!* ».

Le biffin auteur de l'article à droite

J'aurais pu aussi traiter sous forme humoristique la mise en place du brin d'arrêt à "M'POKO, quel cinéma ! J'avais dû filmer le malheureux JAG désigné pour tester ! La cassette est remontée jusqu'à l'EMAA. À la fin de mon séjour de biffin multitâche, le COMAIR est venu me chercher et à M'POKO. On m'a attaché sur la rampe arrière du TRANSALL, après 40 mn de vol bizutage, la rampe s'est ouverte, il y avait 2 "JAGS" en approche ravitaillement, inoubliable ! (J'ai le film) à un moment j'ai cru que le fêlé allait rentrer dans la soute, je pouvais lire son nom sur la bande patronymique de son casque !!!

5 minutes très longues

André CARBON

Ça se passe à N'Djamena en février 1986 quelques jours après le début de l'opération Épervier. Un petit rappel : en février 1986, le 1/11 avait bombardé la piste de Ouadi Doum, et les Libyens en retour en avaient fait de même à N'Djamena avec 1 bombe de 2000kg. Ce jour-là, sur la plate-forme se trouvaient 2 Jaguar, 4 F1-C, 1 ATL, quelques C-160 et la base était défendue par des bitubes de 20 mm aidés par un radar de surveillance primaire SNERI qui détectait au mieux à 60 Nm.

La situation était plutôt tendue, car il y avait de fréquents affrontements sur le 16 Nord et en tant que commandant en second de l'escadron 1/11 et chef de détachement Jaguar, j'ai dû prendre en ce chaud après-midi de février la permanence de la HADA (haute autorité de défense aérienne). Moi qui étais "mud" à 100% puisque n'ayant fait que du Jaguar, cette prise de permanence constituait une ouverture domaine, mais à priori il n'y avait pas de quoi fouetter un chat. En fait c'était simple ; j'avais un F1-C en alerte en 5 minutes, pilote équipé en salle d'OPS qui en profitait pour faire la sieste sur un lit picot et les bitubes avaient leur consigne de tir. Seul aspect qui pouvait préoccuper était une attaque de la part des Libyens en haute altitude au-dessus de la limite du domaine de tir de notre artillerie sol-air.

La base militaire (partie aéroport) de N'Djamena

J'étais donc en salle d'OPS avec 2 ou 3 mécanos et mon interprétateur photo ; la seule chose qui me chagrinait un peu était de ne pas pouvoir faire la sieste. J'avais bien un petit pressentiment en repensant à la première fois où j'avais pris l'OPO (officier de permanence opérationnelle) à Toul ; lors du briefing par l'officier descendant qui était mon commandant d'escadron, je l'avais interrogé sur le gros téléphone rouge qui se trouvait dans une caisse en bois logé sous le comptoir. « *Ça, c'est le DACUGO. Je ne sais pas à quoi ça sert et de toute façon il ne sonne jamais* » m'avait-il répondu. Et je vous le donne en mille, à votre avis qu'est-il arrivé ? Il s'est mis à sonner quand je me suis retrouvé seul, bien évidemment...

La salle d'OPS et le lit Picot à droite

Vers 3/4 heures de l'après-midi au plus fort de la chaleur, le téléphone OPS retentit ;

- *« Mon commandant, c'est le SNERI et c'est pour vous ».*
- *Oui, j'écoute*
- *2 chasseurs à 40 Nm, cap sur N'Djamena, altitude estimée 30 000ft, vitesse 0,9 de Mach*
- *Je me mets à hurler : SCRAMBLE !!!* et je mets un grand coup de pied dans le lit picot du pilote d'alerte
- *Et ce n'est que maintenant que vous les avez en contact ?*
- *Non, mais on voulait être surs….*

— *Eh bien maintenant vous en êtes certains maintenant » !* répondis-je furieux.

"Dada" mon pilote de F1-C a fini de se réveiller alors qu'il courrait déjà vers l'avion, et par habitude je lance le chrono. En raisonnant simple, ils sont là dans moins de 4 minutes alors qu'il en faut 5 pour mettre le F1-C en l'air.

— *« Mon commandant c'est encore le SNERI*
— *Oui j'écoute* (avec quelques décibels de mieux)
— *Le leader accélère… »*

Pas de doute : 2 avions, ça ne peut être qu'une patrouille de chasseurs Libyens. Un coup d'œil sur le chrono : ils seront vertical dans 3 mn / 3 mn 30 et il n'y a plus rien à faire. Pas de sirène, pas d'abris, et le temps que l'info se propage l'affaire sera pliée. Si les timings sont respectés, Dada sera airborn une minute après le passage et le temps qu'il décolle et accélère, (si la piste est encore en état), ça va faire un bon 12/15 Nm arrière ; même en prenant Mach 1,2 ça va prendre un peu de temps. Eh bien voilà, tout est dit ; je sors de la salle d'OPS, histoire de voir où en est Dada. Un autre coup d'œil sur le chrono ; verticale estimée dans 3 mn. Ce n'est pas possible, j'ai regardé ma montre il y a au moins 5 minutes.

Et me voilà sur le parking ne voyant pas vraiment ce que je pouvais faire, sinon attendre de voir les avions… ou les bombes. Il y a des moments pendant lesquels, on ne sait pas trop pourquoi on raisonne de la sorte, mais je me suis dit que *« tant qu'à faire autant profiter du spectacle et regarder les bombes tomber. »*

Mon regard n'arrête pas de faire des allers-retours entre le chrono et l'avion de Dada. Ce n'est pas possible, ils m'ont mis la version slow motion du film…, ça n'en finit pas. On m'appelle au téléphone (super, ça va faire passer au moins 30 secondes !). « *Les avions viennent de disparaitre de l'écran à cause du cône mort.* »

Je ressors pour voir Dada rouler à fond la caisse ; je ne sais plus trop, mais je crois qu'il a mis la PC pour prendre le virage du taxiway. Et le chrono qui ne veut toujours pas avancer. J'ai beau regarder en l'air, je ne vois rien et je n'entends aucun bruit d'avion. Ça y est ! Dada va s'engager sur la piste, et avec un peu de chance prendre une bombe…

Nouvel appel du SNERI

— *« Ils sont sortis du cône mort et on vient de les récupérer en éloignement ».*
— *OK ; vous dites au F1 que la mission est annulée et qu'il peut rentrer. »*

Cette décision a été longuement commentée et bien sûr discutée. Quoi ? Vous les avez laissés partir ? Oui, je les ai laissés partir, car à mon sens ils ne constituaient plus une menace et suivant mes calculs qui se sont avérés exacts, le F1-C aurait été "short pétrol" lorsqu'il aurait intercepté les avions. Oui, mais il aurait pu en abattre un voire les deux. Certainement, sauf qu'après enquête, il s'est avéré que ces deux avions étaient en fait des avions de ligne civils transportant des pèlerins se rendant à La Mecque. On aurait eu l'air instruit s'il avait fallu les abattre ou les arraisonner à N'Djamena ! Je dois reconnaitre aussi que ça ne coutait rien "d'aller voir", ne serait que pour calmer la frustration de Dada. Ces 2 liners avaient en fait ignoré l'interdiction de survol de la base de N'Djamena ; leurs altitudes de vol n'étant pas les mêmes ; au premier contact radar, celui qui volait plus haut (et donc plus vite) venait juste de doubler l'autre. Et le fait que la distance entre les deux augmente, a été pris pour une accélération du premier c'est-à-dire du leader.

Je ne sais plus si cet "incident" a eu une incidence quelconque, mais il avait bien mis en évidence la vulnérabilité du dispositif Français face à une attaque aérienne. Quelque temps plus tard, un C5 de l'USAF a amené deux batteries HAWK assurant ainsi une couverture haute altitude de N'Djamena. Décision judicieuse, car ce seront ces HAWK qui abattront le TU 22 Libyen qui était venu attaquer la base quelques mois plus tard.

C’est passé tout prêt pour CHARLY

Alain MAHAGNE

Le 17 janvier commença pour nous tous à 0 heure 50, par le hurlement d'une sirène. Je me réveillai en sursaut. Ce son modulé était très caractéristique :"Alerte NBC". J'étais pétrifié. C'était ma première alerte réelle. Rapidement je repris mes esprits. Dans la chambre, Éric venait d'allumer la lumière. Nous nous précipitâmes tous les trois sur nos masques à gaz, ce qu'il ne fallait pourtant pas faire. J'étais en pyjama, immédiatement j'enfilai par-dessus ma combinaison T3P et mis les gants. Mutuellement nous ajustâmes nos équipements NBC.

Les consignes de sécurité étaient réitérées à la sonorisation base :

— *« ALERTE SCUD, ALERTE SCUD ! Port du masque à gaz et des effets anti-chimiques, rejoindre l'abri NBC le plus proche. Terminé ! »*

Par mesure de sécurité, nous éteignîmes la lumière et chacun s'allongea sur son lit. Il n'y avait plus qu'à attendre. Nous ne savions pas si le missile était dirigé sur nous. N'ayant pas l'habitude de porter un tel masque, je respirais difficilement. Pourtant ce n'était certainement pas la dernière alerte et il faudrait bien s'y faire. Cela faisait déjà quatre ou cinq minutes que nous avions été réveillés et toujours pas d'impact. Cette fois-ci le missile ne serait pas pour nous. J'avais presque l'impression que je pourrais me rendormir ainsi. Finalement à 1 heure 15, la fin de l'alerte fut annoncée. Le colonel commandant la base prit alors la parole, ce qui n'était pas bon signe :

— *« Officiers, sous-officiers, militaires du rang, l'opération « Tempête du désert » a débuté. Nos alliés effectuent à l'heure qu'il est, les premiers raids sur le Koweït. Je vous demande d'être vigilants et d'appliquer strictement les consignes NBC* ».

Jules qui était à côté de moi me dit :

— *« Ça y est, cette fois c'est parti pour de bon ! »*

Je restai perplexe et rangeai soigneusement mon masque à gaz. Je le laissai à côté de moi prêt à l'emploi. Je me dévêtis et me recouchai. Dans ma tête tout se bousculait. Les Américains étaient déjà partis, pour nous cela ne devrait pas tarder, certainement très tôt dans la matinée. Je devrai être en pleine forme et par conséquent je décidai de me rendormir. À peine étais-je assoupi que la sirène retentit de nouveau. Mes gestes étaient déjà beaucoup moins précipités. Tout d'abord le masque, puis les vêtements, j'étais rapidement opérationnel. Allongé sur mon lit, j'attendais tranquillement la fin de l'alerte SCUD qui arriva

vite. Je n'ôtai que le masque à gaz et je me retournai bien décidé à me reposer enfin. Il fallait maintenant apprendre à dormir tout habillé.
Soudain, la lumière s'alluma. Éric rentrait des "opérations" et venait chercher tous les pilotes de la première mission. Je mis ma tenue de vol et en compagnie de Juju, me dirigeai vers notre salle de préparation. Il faisait nuit noire et pourtant la base était en effervescence. Les groupes électrogènes dans leur vrombissement créaient un bruit de fond qui nous était maintenant bien familier. Bonaf et d'autres se trouvaient déjà dans le mobil home. Bruno m'apprit que Schnapy s'était rendu à Riyad hier soir vers 10 heures en compagnie du colonel responsable des opérations aériennes. Ils avaient pris un Mystère 20 et n'allaient pas tarder à revenir. Là-bas, ils devaient mettre au point la chronologie de nos attaques avec les F16 américains qui nous précédaient.
L'ATO (Air Task Order) arriva et deux pilotes se penchèrent rapidement dessus pour en tirer tous les éléments indispensables à notre mission. Quant à nous, membres du dispositif, nous nous distribuâmes les tâches. Déjà, Mamel et Benet tapaient sur le clavier de l'ordinateur pour en sortir les MIP. Bonaf et Jésus tracèrent des cartes au propre avec le trait définitif. Je demandai à l'officier de renseignement de nous rappeler les mots code en cas d'éjection. Le Mystère 20 venait de se poser. Le chef, Schnapy arriva, blanc, mal rasé : il n'avait pas dormi de la nuit. Malgré tout, en nous voyant tous réunis, il esquissa un petit sourire.

— *« Messieurs, j'ai tous les éléments, ça devrait bien se passer ! »*

Paco leader du deuxième groupe et les deux députés leaders Bruno et Bonaf entourèrent le chef pour affiner le "timing" de la mission. J'avais uniquement tracé ma route jusqu'à l'hippodrome de ravitaillement en vol. Pour le Koweït, je connaissais le trait par cœur ; un simple LOG de navigation et quelques renseignements devraient me suffire. Il en serait de même pour tous les équipiers. De nouveau retentit une alerte missile SCUD. Tout le monde cessa son travail pour revêtir la tenue NBC. Nous essayâmes de poursuivre la préparation de la mission, mais il était très pénible de discuter avec le masque à gaz. L'alerte terminée, nous prîmes un grand bol d'air pur. 3D distribua à chacun un tube fluorescent permettant de nous localiser en cas d'éjection. Toutes ces choses ressemblaient à des gadgets, mais peut-être nous éviteraient-elles la captivité !
Le chef annonça que le briefing de la mission était prévu dans 10 minutes, ce qui laissait juste le temps d'aller assouvir un besoin pressant avant de s'équiper de la tenue de vol. Il était 6 heures et nous étions tous très attentifs. Derrière nous, plusieurs pilotes ainsi que le colonel responsable des opérations aériennes, étaient venus assister en silence au briefing. Un photographe du SIRPA était

également présent. À plusieurs reprises il essaya de se faufiler pour prendre des photographies. Un peu agacé, je lui demandai de nous laisser travailler au calme. II comprit tout de suite et s'esquiva.

Alors le chef commença. Très serein il décrivit chaque partie méthodiquement. Nos yeux étaient tournés vers lui ; seuls ses ordres comptaient. On nous apporta aussi les toutes dernières grilles d'authentification, les fréquences mises à jour, spécialement celles du ravitaillement en vol et celles de l'AWACS, à n'utiliser qu'en cas d'urgence. À la fin du briefing, chacun savait exactement ce qu'il avait à faire. Le chef termina par son désormais traditionnel :

— « *Messieurs, il est 6 heures 30.*

— *Avez-vous des questions ?* »

Personne évidemment n'avait de questions à poser, car depuis une semaine nous répétions point par point cette mission et nous en connaissions les moindres détails. Il était désormais l'heure de regagner les avions. Pistolet dans le holster, masque à gaz à côté et casque de vol en main ; aujourd'hui nous n'avions pas seulement l'air de guerriers, mais nous étions vraiment les chevaliers de l'apocalypse. J'avais réellement l'impression de réaliser un vieux rêve. Le colonel commandant la base d'Al Ahsa, nous attendait dehors. II nous regroupa autour de lui et nous encouragea chaleureusement :

— « *Vous êtes professionnels. Je vous souhaite bonne chance. La France est avec vous.* »

Le jour se levait à peine sur le désert saoudien, et le fond de l'air était frais. Le ciel était nuageux et j'espérais qu'il n'allait pas nous gêner dans notre rassemblement après le décollage. Après avoir signé le cahier d'ordres, nous nous entassâmes tous les douze dans un petit bus qui nous conduisit aux avions. Nos mécaniciens de piste ne disaient rien. On se serait cru à un enterrement. Même moi, qui habituellement plaisante toujours avec mon "pistard", je restais silencieux. J'étais très concentré. En fait, je n'étais déjà plus là. J'avais déjà rentré le train d'atterrissage et j'étais entièrement imprégné par ma mission.

La prise en compte de l'avion avec les mécaniciens de piste

Je fis le tour de mon avion qui, avec ses quatre bombes de 250 kilos freinées, ressemblait étrangement à un chasseur-bombardier. Je vérifiai toutes les sécurités. Tout était bon, c'était parfait. Je montai dans l'avion et mon mécanicien m'aida à me sangler sur le siège éjectable. Cette fois, ça y était, je fermai ma verrière et n'attendais plus que le contact radio. Très discipliné, chacun mit en route à l'heure prévue, sans ordre. Puis la voix de notre chef retentit :

— « *Jupiter 01, check.*
— *2, 3, 4, 5, 6.*
— *Al Ahsa, Jupiter 01 roulage*. »

Dans le tonnerre des postcombustions, la tour donna alors l'autorisation de rouler et indiqua la piste en service. Je venais à peine de mettre en route. Tout se déroulait bien, mes tests étaient bons. Je n'allais pas avoir à courir pour changer d'avion.

Ce fut au tour de Paco :

— « *Jupiter 11 check*.
— *8, 9, 10, 11, 12,* » répondirent les derniers, moi y compris.
— « *Al Ahsa, Jupiter 11 roulage.* »

Le contrôle nous autorisa également à décoller. Lors de la mise des gaz, la poussière volait. Les mécaniciens se tournèrent pour se protéger. Au loin, je pus apercevoir certains pilotes de notre détachement, nous faire un signe d'amitié, le pouce en l'air. Je mis les gaz, testai les freins, tout allait bien. Un salut à mon mécanicien qui me le rendit immédiatement et me voila parti vers l'aventure. La patrouille s'aligna en échelon refusé dans le vent ; seuls quatre avions pouvaient pénétrer sur la piste en même temps. Je passai derrière l'ensemble des avions qui mettaient déjà les gaz, Mamel me suivait de près. Je me rangeai sur la raquette extérieure, prêt à prendre la place du leader dès son départ. Soudain, Paco fit un signe de tête. "Top", le chronomètre était lancé. Tous les avions décollèrent à 30 secondes d'intervalle. Je rentrai le train, et les volets, devant moi pas le moindre signe du Jaguar qui aurait dû me précéder. Je virai comme prévu à la minute 4 et 15 secondes. Avec cette brume matinale, pendant la première moitié du virage, je ne voyais rien. Je maintenais mon altitude et soudain je les aperçus, deux puis quatre dans mon rétroviseur. Le rassemblement s'était très bien passé, ce qui constituait un bon point pour la suite des événements. Nous montâmes vers le niveau de vol 80. Mais au-delà de 5000 pieds, la couche nuageuse nous posa des problèmes. Je m'écartai de la trajectoire de Paco. Nous ne nous apercevions que par intermittence. Mamel était en patrouille serrée, il ne me lâchait plus! Finalement, nous nous retrouvâmes "travers Dharân". Mais Bonaf et son équipier Benet avaient pris du retrait, ils mettraient quelques minutes avant de nous rejoindre. Nous étions au-dessus de la couche nuageuse et le soleil se levait à l'horizon. Quelle merveille ! Nous volions sur un tapis moutonneux bordé de couleurs rougeoyantes et bleutées. Cela faisait déjà 20 minutes que nous étions en l'air et le point de rencontre avec les C-135 se trouvait devant nous. J'appréhendais un peu, car ce

moment de la mission est toujours délicat. Il ne fallait rien casser et pourtant le ravitaillement était indispensable. Bonaf fut le premier à les voir :

— « *Paco, à 11heures, ils sont en virage.* »

Bruno, de la patrouille précédente reprit :

— « *Attention Paco, ils ont viré six nautiques trop tôt.*

— *Et en plus ils ne sont pas à l'heure, »* ajouta Schnapy.

Nous avions tous compris. Le dispositif n'était qu'un petit point noir fumant dans l'azur. Nous mîmes immédiatement plein gaz. Il allait nous falloir un temps fou pour rattraper notre retard. Petit à petit, les points grossissaient. Je découvris nos trois Boeing en triangle, décalés en altitude et le quatrième de secours était un peu plus loin sur la droite. Je comptai les nautiques qui nous séparaient du bout de l'hippodrome et j'en déduisis que nous ne serions pas en place avant le virage. Les trois C-135 tournèrent. Nous nous séparâmes en trois patrouilles légères de deux avions et nous dirigeâmes vers notre ravitailleur respectif. J'effectuai un virage relativement parfait. Alors que mon avion était encore incliné, je branchai la PC modulée et sortis la perche de ravitaillement. Il ne fallait pas perdre de temps. Cela bougeait beaucoup, car j'étais en plein dans le souffle du panier. Je rentrai en force dans celui-ci, avec un peu l'impression de le violer. Contact ! C'était la première fois que nous effectuons cette manœuvre en virage ! Par moment, les turbulences étaient terribles et je remarquai que la hampe du ravitailleur bougeait latéralement. Cela faisait plus de quatre minutes que j'étais enquillé, mes réservoirs se remplissaient petit à petit. J'étais tellement concentré sur ma tenue en place, que je ne vis pas le signal de déconnexion. Le Boeing mit les gaz et je me retrouvai brutalement éjecté du panier. Nous étions maintenant sur la branche montante de l'hippodrome ; à son tour, Mamel en plein ravitaillement subissait les turbulences. Au bout de cinq minutes, il déconnecta et revint se placer à ma droite. Alors, nous nous éloignâmes du Boeing pour rejoindre Paco et Juju. Comme nous, Bonaf et Benet convergèrent vers le leader. Il avait été convenu avec les C-135, qu'ils nous transmettraient un "Bip" pour nous permettre de recaler notre calculateur en bout d'hippodrome sur un point sol précis. En même temps qu'eux, nous partîmes en virage, mais aucun signal ne nous parvint. Mi-course, nous dégageâmes par la droite, mais toujours rien ! Nous traversâmes plusieurs couches nuageuses avant d'apercevoir à nouveau le sol. Il faisait assez sombre et je ne conservai que le heaume transparent de mon casque. Au cours de la descente, je me positionnai à gauche de la patrouille qui était en formation de triangle. Nous n'avions plus en vue la patrouille Jupiter 01, elle était pourtant à

une minute devant nous. Nous entendîmes la voix de Schnapy à la radio : apparemment il avait des problèmes avec son calculateur qui avait dérivé. Sous nos ailes, le sol n'était que désert. Tout paraissait plus sombre, le soleil ne se montrait pas, comme s'il était contrarié par les événements de la journée. Nous venions de virer au cap nord. Personne ne disait mot, de toute façon, nous n'avions rien à dire. Puis Paco commença sa litanie sur les sélections avion :

— « *Bidon, ..., secours 1, ..., armé.* »

Tout était prêt, nous n'allions pas tarder à larguer nos bidons. Nous survolions un camp américain, quelques avant- postes, puis plus rien ! C'était impressionnant, j'avais le sentiment de quitter un monde de profonde quiétude pour un univers incertain et menaçant.

— « *Largage bidon* ! » lança subitement Paco.

Poc! Je larguai mon réservoir. Je vis celui du leader qui tomba comme une bombe, laissant derrière lui un panache de kérosène vaporeux. Juju n'avait rien largué et intervint sur la fréquence :

— « *Vous confirmez, j'ai toujours mon bidon* ? » Un petit moment de silence, le temps de reconnaître la voix.

— « *Ouais ! Tu l'as toujours,* » répondit Bonaf.

Une dizaine de secondes s'écoulèrent et finalement son réservoir tomba majestueusement comme les précédents. Paco serein continua *« Contre-mesures, armement, NBC*, ... » Nos avions accélérèrent jusqu'à 480 nœuds et nous descendîmes à 100 pieds. Nous étions très bas, mais je n'avais pas peur. J'étais habitué à voler juste un peu plus haut qu'un lampadaire.

À 8 heures 46, nous entrâmes au Koweït. Le paysage n'avait pas changé pour autant ; malgré tout j'étais plus crispé. Devant nous, s'étendait une palmeraie avec derrière les premières habitations. Je m'aperçus rapidement qu'il s'agissait de la ville d'Al Wafrah. Nous étions de six kilomètres trop à gauche. Bonaf confirma :

— *« Point initial, trois nautiques à droite. »*

Paco fit immédiatement une baïonnette pour venir se placer sur l'axe prévu. Nous étions pratiquement au cap Nord lorsque nous survolâmes les premières forces irakiennes. Je distinguai très nettement un poste de commandement de divisions avec de grandes tentes blanches. Nous avions légèrement modifié la formation en triangle très aplati et nous étions assez distants les uns des autres pour dissimuler la patrouille. Soudain, ça y était, on nous canardait ! Tout d'abord à droite, sur la route un peu devant nous, je vis un quadritube de 23 mm chenillé qui nous prit à partie puis, à gauche, un autre ZSU 23/4, un ZPU 30/2 et

un bitube de 30mm. Je distinguai très bien les flashes qui partaient de chaque canon. Je rentrais la tête dans les épaules, mais je ne devais pas bouger. Notre seule chance était de passer très bas et très vite. Soudain, ce fut la stupeur ! Une volute toute blanche et moutonneuse s'étira devant moi.

— *« Missile gauche ! »* annonça une voix.

Paco reprit :

— *« On ne bouge pas ! »*

Je vis s'allonger avec sa tête en avant ce petit monstre de missile SA7, qui pouvait détruire un avion en une fraction de seconde. Il se dirigea droit vers le leader. Paco ne bougea pas. C'était terrible ! Je ne pouvais rien faire. Les yeux pourtant rivés sur cette tragédie. Le missile n'était qu'à deux mètres de l'avion, lorsque le propulseur s'éteignit et l'ensemble passa entre Paco et Juju. Quelle frayeur ! Je poussai un grand ouf, mais rien n'était joué. À nouveau, Schnapy intervint à la radio, annonçant qu'ils étaient trop au sud, mais qu'ils voyaient l'objectif. Quant à nous, nous continuions notre périple. La DCA s'était un peu calmée. Une annonce retentit, elle nous glaça le sang :

— *« Je suis touché, j'ai un voyant d'huile allumé ! »*

Tout le monde avait reconnu la voix de Bonaf. Je ne tournais même pas la tête pour le chercher. Il connaissait exactement les consignes. À tout à l'heure ! Je l'oubliai et poursuivis ma mission. Nouvelle surprise ! Une immense ligne à haute tension se dressait devant nous. Je n'en avais jamais vu d'aussi haute. Nous pouvions passer dessous à coup sûr. Mais finalement, Paco prit la sage décision de monter. J'avais vraiment l'impression de me "satelliser" et je ne tardai pas à me recoller au sol. Un coup d'œil, dans mon rétroviseur, mon brave équipier Mamel était toujours là, j'étais rassuré. Nous arrivions au point tournant. II était 8h49. Nous étions à une minute de l'objectif. J'amorçai mon virage. Devant moi Paco, à sa droite Juju, derrière Mamel, nous étions tous au cap 300° vers Al Jaber. Nous étions très près du sol et je regardais dehors autour de moi : tout était calme, beaucoup trop calme. J'avais un doute affreux ; nous aurions dû survoler la petite ville à ce moment. Le temps passait, mais nous ne voyions toujours pas le terrain d'aviation avec de gros champignons noirs, nous indiquant les explosions des bombes de la patrouille précédente. Je montai légèrement et aperçus par chance, au milieu de cette étendue désertique et sans repère, le bout de la piste. Nous étions trop au sud et il était trop tard pour virer. Paco avait bien compris et annonça aussitôt :

— *« Objectifs d'opportunité. »*

Soudain, je vis deux avions virer sous mon nez. Paco et Juju ! Je coupai leur trajectoire et tournai à mon tour. Maintenant, c'était chacun pour soi. J'oubliai tous les autres et cherchai un objectif militaire. Le feu nourri de la défense sol-air irakienne recommença et de nouveau des dizaines de flashes s'allumèrent autour de mon avion, matérialisant autant de canons anti-aériens. Les obus traçants exécutaient une danse mortelle devant le nez de mon Jaguar. Ma seule préoccupation était de ne pas être touché ! Je ne connaissais pas mon altitude, elle était certainement très basse. Ma tête comme montée sur roulement à billes pivotait sans cesse pour surveiller d'éventuels tirs de missiles. J'étais tellement concentré que j'avais l'impression que mon sang bouillonnait dans ma tête. Je survolais certainement un poste de commandement de division, car la DCA était beaucoup trop importante. Devant moi, sur la gauche, était-ce une antenne radar ? Trop tard elle était déjà "travers". Au sol, plusieurs masses noires en quinconce étaient enterrées dans le sable : des chars auprès d'un talweg. Je montai et tirai. Mes quatre bombes partirent ; j'en étais soulagé. Mais tout n'était pas terminé pour autant. Soudain un, puis deux missiles passèrent devant mon nez, sans danger pour l'instant.

— *« Touché, je suis touché aussi* ! »

C'était la voix de mon équipier Mamel. Dans ce tumulte, j'ignorais où il se trouvait. Je ne pouvais plus rien pour lui et continuai au cap. Je repris instinctivement ma position, recroquevillé sur moi-même, la tête en avant comme si la structure de mon avion pouvait me protéger. Je surveillais toujours autour de moi ce champ de feu. Je regardais à droite, quand soudain je vis et entendis ma verrière éclater. Le choc terrible me projeta la tête en arrière.

Je ne voyais plus rien, c'était horrible ! Comme par réflexe, je tirai sur le manche. Trois ou quatre secondes après, je recouvrai la vue. Devant mes yeux, le heaume transparent pendait en morceaux. J'en arrachai le plus possible pour être dégagé. J'avais tellement mal qu'il me semblait que ma tête allait exploser. J'étais sonné et récupérais lentement mes esprits. Première chose à vérifier : est-ce que les moteurs poussaient ? Aucun problème, tout était bon. Il y avait du bruit dans la cabine, mais ce n'était pas grave. Je replongeai immédiatement pour me coller au sol, j'étais à peu près à 20 pieds.

— *« Comment ça va Mamel ? »* s'inquiéta Paco.

— « *L'avion est instable, j'ai le réacteur droit en feu, je coupe !*

— *C'est bon, fonce vers la sortie. »*

Je ne dis rien à la radio, mon mal était supportable et Mamel avait beaucoup plus besoin d'aide que moi. J'avais été touché depuis bientôt une minute, et

apparemment je ne survolais plus les forces irakiennes. Un juron s'échappa de ma gorge. Je sentis alors un liquide chaud et poisseux me couler abondamment dans le cou. Je regardai lentement à droite puis à gauche. Ma verrière était perforée de part et d'autre et au milieu il y avait mon casque. Dès lors, je réalisai que j'étais blessé. Aucune peur ne m'envahit, je restai lucide et maître de mes moyens. J'annonçai calmement mes problèmes à la radio :

— *« Charly. Je suis touché, j'ai un trou dans la tête et je pisse le sang.*

— *Tu confirmes Charly !* interpella Schnapy

— *Je confirme, j'ai un trou dans la tête, je pisse le sang et je vais monter. »*

— *« Non, non !...* » plusieurs voix venaient de répondre en même temps.

— *« Charly, sors d'abord ! »* s'écria le chef. Je continuai au cap 260°, je volais toujours aussi bas.

— *« Le but 20 Charly, va vers la sortie ! »*

J'affichai le but 20 à mon calculateur et me dirigeai vers la frontière saoudienne à la vitesse de 500 nœuds. J'aperçus au loin un Jaguar dans la brume. J'essayai de le rattraper, mais en vain. Au but 20, j'effectuai souplement mon virage pour ne pas avoir de vertiges. Les ailes à plat, je cherchai le Jaguar qui me précédait, mais ne vis rien. Je continuai un peu au cap sud comme prévu. Maintenant, il fallait monter vite. Je cabrai franchement mon avion, comme nous l'avions répété. À 400 nœuds, je larguai des cartouches infrarouges puis je branchai la postcombustion. Je grimpai jusqu'au niveau 130, mais la couche étant dense à cet endroit, je m'arrêtai finalement au 150. J'essayai d'afficher la base d'Al Ahsa au calculateur, mais ce dernier était bloqué sur le but 15, point du ravitaillement en vol. J'étais donc seul surnageant sur cette mer de nuages informes et mon émotion était profonde.

— *« Charly, t'en es où ? »* demanda Schnapy.

— *« Je suis stable au niveau 150, je n'ai plus de calculateur, il est bloqué sur le but 15, je voudrais qu'on me rassemble*. »

Immédiatement le fidèle Paco répondit :

— *« OK Charly, on va te rassembler. Annonce-moi une distance par rapport au but 15 et monte au 200 à cause de l'hippodrome des ravitailleurs. »*

J'exécutai exactement les recommandations de Paco et je branchai mon oxygène en surpression pour compenser le manque de pressurisation dû aux trous dans la verrière.

— *« Je suis au 200 et à 80 nautiques du but. »*

Bonaf venait de rassembler Mamel, son avion était en piteux état.

— *« Ouais ! J'ai coupé le droit et percuté l'extincteur, mais rien ne s'éteint. »*

Ils semblaient tous les deux très calmes, ce qui était une bonne chose.

— *« Pour toi, le moteur droit brûle aussi Bonaf.* » reprit Mamel.

— *« OK, je coupe mon réacteur ! »*

Que le temps me paraissait long ! Je fis un rapide calcul de la consommation de carburant. C'était suffisant pour atteindre Al Ahsa. Bruno participait activement à notre secours.

— *« Charly, j'ai contacté l'AWACS, tu es clair sur Al Ahsa direct.*

— *Charly, passe un coup d'IFF EMERGENCY »* poursuivit le chef.

— *« OK, c'est fait ! »*

Je me traînais à 330 nœuds, car je devais économiser du pétrole et laisser de la marge à ceux qui allaient me rejoindre. Ce qui me tracassait le plus était la descente. J'espérais ne pas avoir de vertiges, ce serait une catastrophe. Tant pis pour l'avion, je devrais m'éjecter.

— « *Je suis touché aussi ! »* s'exclama une autre voix que j'avais du mal à reconnaître.

— *« J'ai un dur à la profondeur. Je vais me poser en longue finale.*

C'était Jésus.

— *« Très bien Jésus, reste calme. »* dit Schnapy.

Nous étions quatre à être touchés : une véritable hécatombe ! De plus, il y avait encore beaucoup d'autres voix que je n'avais pas entendues :

— *« Largue des leurres infrarouges Charly, les autres te verront mieux.* »

Je larguai une première fois. Rien. Puis une deuxième.

— *« Il est à 11 heures, Paco. »*

J'identifiai Benet, j'étais heureux qu'il m'ait repéré.

— *« Charly, tiens le coup, on arrive. »*

— *« Ça va. »*

Je répondais avec de plus en plus de lassitude et chaque appel me faisait sursauter. J'avais l'impression de sombrer dans une douce quiétude. Désormais, plus rien ne m'inquiétait. Étais-je en train de m'endormir ? Chacun, à tour de rôle me faisait parler. J'étais de plus en plus las et ce fut à peine si je vis arriver Paco à côté de moi.

— *« Tu me vois Charly à ta droite ?*

— *« Ouais ! Je me mets dans ton aile. Tu me ramènes au terrain. »*

— *« C'est d'accord »,* répondit-il.

Je poussai un soupir de soulagement et je me rapprochai pour me mettre en place. J'avais entière confiance en Paco. Je savais qu'il ferait tout pour me raccompagner dans de bonnes conditions. La radio retransmettait le périple des deux avions en monoréacteur. Bonaf avait réussi à éteindre le feu du moteur. Il accompagnait Mamel jusqu'à Jubail, un terrain américain.

— *« Où ça en est Bonaf, »* demanda ce dernier.

— *« Ça brûle toujours, »* répondit l'autre.

— *« Tu devrais t'éjecter Mamel, »* proposa Bruno un peu inquiet.

— *« Non non, ça tient je vais me poser à Jubail. »*

Je ne quittais plus mon ami des yeux, car maintenant c'était mon guide. La descente venait de commencer et nous rentrâmes dans la couche nuageuse. Je devais faire un énorme effort pour maintenir ma position en patrouille serrée. Mais la couche n'étant pas épaisse nous en sortîmes rapidement. Malgré tout, il faisait très sombre. J'étais gêné, je n'avais plus rien devant les yeux. À nouveau Jésus fit part de ses problèmes.

— *« Je suis en longue finale, avec le manche en butée*. *J'ai du mal à tenir l'avion, je vais m'éjecter ! »*

Schnapy l'encouragea, car il touchait au but.

— *« Jésus, tu y es presque, essaie d'aller jusqu'au bout*. »

À notre tour nous nous approchions d'Al Ahsa. Il était grand temps, cela faisait bientôt quarante minutes que j'avais été touché.

— *« Charly, tu vois la piste, elle est à gauche. Tu vas sortir les éléments et te poser. »*

Dans un premier temps, je descendis légèrement, mais dans cette pénombre et cette brume je ne voyais rien. Peu à peu, je distinguai une longue bande noire, c'était le taxiway qui venait juste d'être refait. Nous étions en vent arrière, je sortis le train et les volets et effectuai un dernier virage. Paco, à côté de moi, me surveillait. J'étais très concentré malgré mon mal de tête.

Mon atterrissage fut parfait : MISSION ACCOMPLIE !

Je dégageai la piste et j'éclatai en sanglots. J'étais à bout de nerfs. J'avais la vie sauve. Cela tenait véritablement du miracle, pensai-je en regardant de nouveau la verrière. J'imaginais déjà l'état de ma tête sous mon casque. Mes pleurs redoublèrent, je n'arrivais plus à me contrôler. Sur le parking, des pilotes et des mécaniciens étaient rassemblés, aucun signe de joie : savaient-ils déjà ? Je roulai jusqu'au parking, mon mécanicien de piste m'attendait. Il mit les cales et je coupai les moteurs. J'étais effondré, la tête penchée en avant et je me sentais

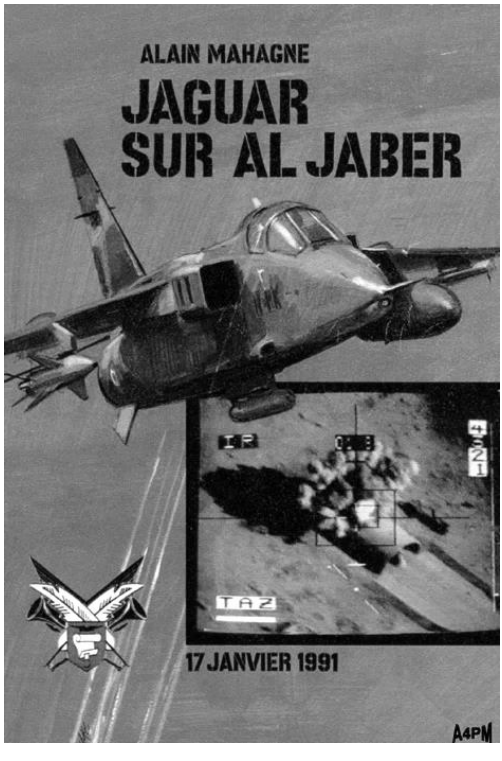
très fatigué. Je n'avais même plus la force de me lever. La verrière s'ouvrit. L'ambulance arriva à vive allure. En quelques secondes le médecin fut là.

— *« Ne bouge pas mon gars, on s'occupe de toi. »*

Il me prit la tension et aussitôt hurla des ordres. Avant d'avoir le temps de dire "ouf" j'avais déjà une perfusion dans le bras. À plusieurs, ils m'aidèrent doucement à m'extraire de l'habitacle. Je découvris alors les visages de ceux qui m'entouraient. Ils étaient tous plus pâles les uns que les autres. Le colonel RTP présent m'encouragea amicalement.

— *« Charly, tiens le coup, ça va aller. »*

Son tutoiement me surprit, mais me fit du bien. Mes pleurs se calmèrent. Allongé sur une civière, j'étais installé dans l'ambulance. Un « toubib » et un pilote, "3D", m'accompagnaient. Le médecin me posa un masque à oxygène et demanda à « 3D » de le maintenir. Ils me réconfortaient comme ils le pouvaient. Mais par moments je ne pouvais pas m'empêcher de sangloter : c'était plus fort que moi. Sans arrêt, les images de l'enfer du feu que nous avions traversé me revenaient à l'esprit.



Alain MAHAGNE dit "Charly" a écrit un livre sur son aventure.

La balle en haut à gauche. Quand on vous disait que c'était passé tout près !

Un missile dans le réacteur

L’avion en feu, le pilote choisi de ramener son Jaguar (Article paru dans "L’Est Républicain")

Le 17 janvier 1991, l'offensive "Tempête du désert" est déclenchée. L'aviation française participe à la première attaque. Tous les objectifs désignés sont atteints, tous les avions regagnent leur base d'Al Ahsa. Le ministère de la défense reconnaît qu'un pilote de la base aérienne BA 136 de Toul-Rosières, le capitaine Alain Mahagne a été blessé et que trois avions ont été touchés.

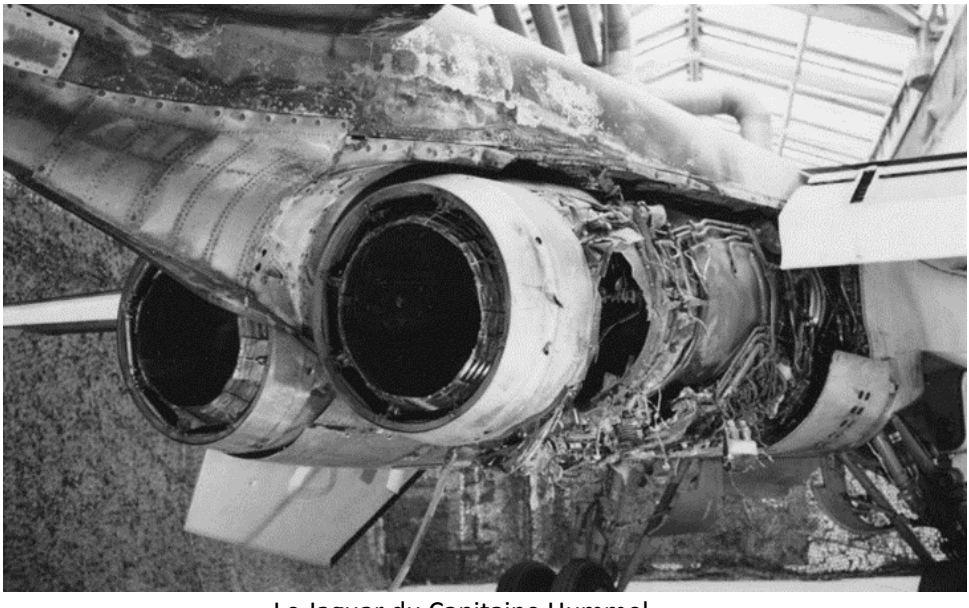
Touché par un missile sol-air à infrarouge à l'intérieur de son réacteur droit, le capitaine de 27 ans, va décider, non de s'éjecter en territoire ennemi, mais tenter de ramener son avion et ce malgré tous les dangers. Jean-François Hummel rend d'abord hommage au lieutenant Bonnafoux, de la base de Saint-Dizier qui l'a accompagné lors de son retour. Le lieutenant Bonnafoux avait été touché au niveau du carter d'huile par des petits calibres. Son avion était difficile à piloter. Il va rester à mes côtés, surveillant la progression de l'incendie. Si les flammes atteignaient le réservoir, il contenait encore deux tonnes de kérosène, tout sautait. Le savoir là à quelques dizaines de mètres, fut pour moi un gage de sécurité. *« Sans lui je ne ramenais pas l'avion et ne serais sûrement pas revenu » .*

Quatre mois se sont déjà écoulés, les souvenirs demeurent, à jamais ancrés dans la mémoire. La première étape, la plus dure, la plus pénible est celle où l'on se rend compte qu'il y *a* très peu de chances de s'en sortir. On est chez l'ennemi, on est très loin de tout. Tout va très mal dans l'avion. À cet instant, on est très calme, parce qu'on est fataliste... Un instant court, une dizaine de secondes où l'on a tendance à tout abandonner. Le capitaine Hummel l'admet. *« C'est effrayant et pourtant on est calme, trop calme. On a l'impression de plonger dans une mer trop profonde où l’on va se noyer. On ne se débat plus. On est déconnecté de la réalité on devient fataliste... »,*

Mais comme ce n'est pas la mentalité fondamentale d'un pilote de chasse d'être fataliste on *reprend* le dessus. On a alors la certitude que cela va passer, qu'on *a* eu de la chance, que l'avion n’explosera pas, que c'est le jour où il faut tenter le tout pour le tout. Et on tente de ramener l'avion.

Le 17 janvier, c'était la première mission de guerre du capitaine Jean-François Hummel. II en effectuera douze autres dans le ciel du Koweït et de l'Irak. « *La peur, plus exactement, l’appréhension nous envahit la veille, quand on étudie la mission quand on distingue sur le terrain, les sites de missiles. Et ce surtout*

quand on a vécu ce que j'ai vécu le premier jour, on sait ce que c'est quand un missile vous monte dessus et quand il vous touche. Vraiment le plus difficile, ce sont les veilles de mission où on dort s'imaginant les missiles… ».



Le Jaguar du Capitaine Hummel

Seul au-dessus du désert

Lieutenant Franck BONNAFFOUX

Le commandant Bonnaffoux est affecté en mars 1980 à la 7ème Escadre de Chasse, à St Dizier. Il était encore lieutenant lors de la guerre du Golfe, où il a vécu une aventure qui aurait pu tourner au drame, à bord du JAGUAR A-104. Ce témoignage ne laisse aucune équivoque sur les dangers et les difficultés auxquels furent confrontés les pilotes français sur ce théâtre d'opérations.

C'était le 17 janvier 1991. Je faisais partie des pilotes désignés pour la toute première attaque de l'Armée de l'Air contre des positions irakiennes au Koweït. J'étais initialement le seul pilote de la 7ème E.C à venir renforcer les pilotes de la 11ème E.C avant d'être rejoint par le Lieutenant Schwebel, après une défection d'un des pilotes du 2/11.

Notre objectif était la base aérienne d'Al Jaber, au centre de l'Émirat. Dans le cadre du partage des missions entre les Alliés, les Américains nous avaient demandé d'y rechercher et d'y détruire des stocks ou des emplacements de missiles sol/sol de type SCUD suspectés d'être équipés de charges chimiques. Notre dispositif était une formation de 12 Jaguar, composée de 2 groupes de 6 avions qui devaient attaquer à quelques secondes d'intervalles, les 2 hangars centraux et les zones des hangarettes aux extrémités des pistes. La première patrouille de 6 Jaguars, indicatif Jupiter 01 était composée du Cdt Mansion, du Ltt Bolin, du Cne Depardon, du Ltt Schwebel, du Ltt devautour et du Ltt Christ. La seconde patrouille, indicatif Jupiter 11 était composée du Cne Pacorel, du Ltt Jurys, de moi-même, du Cne Houdet, du Cne Mahagne et du Cne Hummel. Notre armement était composé de bombes freinées de 250kg et de bombes lance grenades BLG-66 Belouga avec des sous-munitions de type interdiction de zone afin d'empêcher les Irakiens de déplacer leur SCUD.

Pendant le briefing, juste avant le départ en mission. On peut voir toute la tension sur les visages des pilotes ; F.Bonnaffoux 2° en partant de la gauche

Notre mission devait se dérouler à basse altitude, d'une part à cause de notre armement, et d'autre part afin d'échapper aux batteries de SAM (Surface to Air Missile) guidées par radar, la menace la plus dangereuse... Au moins, était-ce ce que nous croyions à ce moment-là, même si, en principe, les Américains avaient déjà détruit tous les centres de guidage et de contrôle des SAM. Nous avons décollé d'Al Ahsa, notre base dans le désert d'Arabie Saoudite, il était de très bonne heure le matin, nous avions passé une nuit blanche suite aux incessantes alertes d'attaques missiles qui avaient débutées aux alentours de minuit. Après avoir ravitaillé, nous avons pris notre formation d'attaque, un triangle de trois patrouilles légères et nous sommes descendus en basse altitude pour rejoindre le point de recalage du calculateur de navigation avant de pénétrer au Koweït. Nous n'avions pas encore de GPS et le calculateur de navigation du Jaguar avait tendance à dériver un peu. Les 6 premiers Jaguar se sont retrouvés un peu plus à l'ouest du trait de navigation prévu ce qui dans un sens les a sauvés du déluge de feu que la deuxième patrouille a reçu. La frontière était bien délimitée au sol par une bande verte de culture, à peine l'avions-nous traversée, que notre univers a soudain changé. C'était comme si une ligne invisible avait été tracée sur le sable. D'un côté, tout était calme et organisé, de l'autre, après quelques secondes, c'était la guerre et l'enfer !

C'était ma première mission de guerre, mais je ne pensais pas qu'une chose pareille pouvait exister. L'intensité de la riposte venant du sol était incroyable,

et comme nous étions très bas, nous avions droit à toute la ferraille, tout ce que les armes de tous les calibres pouvaient tirer vers le haut ! J'étais dans la deuxième vague de six avions, je voyais très bien le feu anti-aérien monter vers les premiers Jaguar, avec, en nombre important, ces fameux SA-7 à guidage infrarouge, tirés à l'épaule par des fantassins. Contre cette concentration de tirs, il n'y avait pas grand-chose à faire. Nos moyens de contre-mesure électronique ne servaient à rien puisque les Irakiens n'utilisaient pas de radars pour ajuster leurs tirs, peut-être, d'ailleurs, par crainte d'attirer les "Weasels" américains. Et surtout, la vitesse des missiles ne nous laissait aucune liberté de manœuvre contrairement à l'idée que l'on pouvait avoir lors de nos entrainements en France, tout juste descendre le plus bas possible pour trouver une protection derrière les merlons des fortifications irakiennes et appuyer sur le bouton "lance leurres". Je me suis demandé ensuite pourquoi autant de SA-7 avaient fait si peu de dégâts contre nous. Peut-être parce que l'empennage horizontal à dièdre fortement négatif du Jaguar masque un peu la sortie des tuyères ou en absorbe la chaleur et réduit ainsi la signature infrarouge de l'avion, le réacteur est un double flux ce qui atténue également un peu la chaleur ? Cette explication ne peut pas être la seule. Je pense que d'autres facteurs jouèrent aussi en notre faveur, comme notre grande proximité avec le sol, la position des tireurs, ou leur angle de visée, ainsi que leur niveau de technicité dans l'utilisation de ce système d'arme, beaucoup avait dû être tiré sans attendre d'avoir l'autodirecteur accroché, heureusement pour nous, ça aurait été un massacre ! Notre formation venait de pénétrer dans cette concentration de tirs, quand j'ai ressenti clairement 3 impacts sur l'avion. La proximité du sol me rendait moins vulnérable aux SA-7, mais m'exposait davantage aux petits calibres. Je n'ai rien vu ni entendu, simplement "éprouvé" un choc dans la cellule. J'ai su que j'avais été touché avant que l'alarme de la baisse de pression d'huile ne s'allume et qu'au même instant commence à hurler le signal d'incendie du réacteur gauche. J'ai essayé de conserver ma place auprès des cinq autres Jaguar, mais je perdais régulièrement de la puissance et de la vitesse. J'ai réduit mon moteur gauche, mais accaparé par les tirs sur mes coéquipiers, j'en oubliais de poursuivre la procédure "feu moteur", aussi parce que, inconsciemment, je n'avais pas du tout envie de perdre de la vitesse en plein milieu de cet enfer ! (J'ai eu l'agréable surprise une fois rentré de découvrir que mon équipier, le Ltt Houdet avait immortalisé cet instant sur la pellicule de son Oméra 40 lorsqu'il m'avait dépassé, bien involontairement, mais le déclenchement de l'Oméra 40 avait été

couplé avec toute action de tir et mon cher "Bénito" avait vidé ses caissons d'obus de 30mm.)

Incroyable photo sur laquelle on peut distinguer à l'arrière de l'avion, la flamme du moteur en feu

Le reste de la formation me distançait peu à peu, à chaque missile qui frôlait mes coéquipiers, je craignais le pire et mon rythme cardiaque battait la chamade. Puis une ligne haute tension est venue nous barrer la route, dilemme, passer dessous, c'était prendre le risque de l'accrocher et passer au-dessus, c'était s'exposer aux tirs des SA-7. Certain sont passés dessous, à la hauteur à laquelle nous volions, ce n'était pas vraiment un exploit (bien qu'après avoir vu les lignes haute tension au Koweït lors d'une mission d'observation au sein de l'ONU en 2002, les câbles de la ligne les plus bas doivent être à une dizaine de mètres du sol, c'est-à-dire que pour passer dessous il ne fallait pas être à plus de 5 mètres), mais j'avais commencé à tirer sur le manche par réflexe et il était trop tard pour changer d'avis ! Ma seule préoccupation était de revenir le plus vite possible à proximité du sol et j'ai franchis cette ligne haute tension comme on franchit une crête, en passant 3/4 dos. Cette manœuvre avec un seul moteur qui pousse m'a fait perdre de la vitesse, mais j'étais encore tellement soucieux de la menace extérieure que je n'y prêtais pas attention sur le moment.
Puis l'intensité du feu ennemi a diminué et enfin cessé. J'avais déjà dépassé la zone la plus dangereuse. J'entendais toujours mes camarades à la radio, mais je ne pouvais plus les apercevoir, j'agissais grâce aux réflexes que m'avaient donné des centaines d'heures d'entraînement.
J'étais seul au-dessus du désert !

Ça aurait pu être un facteur de stress supplémentaire, mais pour un pilote formé à la mission nucléaire en solo ce n'était pas réellement un problème. J'ai songé à m'éjecter, mais, comme l'avion volait toujours, j'ai pensé que je pouvais m'en tirer et au moins délivrer l'armement sur l'objectif avant de ramener mon avion. Je me remémorais cette phrase du règlement de manœuvre et d'emploi de l'aviation de chasse, "poursuite d'un objectif unique", qui au niveau de l'exécution signifiait qu'il fallait s'efforcer d'atteindre le but fixé par la mission sans s'en laisser distraire par les circonstances du moment.

À un moment devant moi apparurent plusieurs chars et troupes au sol, j'appuyais sur la détente canon, mais je voyais mes obus monter vers le ciel et compte tenu de la trop grande proximité avec le sol, il m'était impossible de baisser le nez pour tirer au but. J'ai ressenti un énorme sentiment de frustration et d'impuissance ! Je retrouvais mes esprits, ma faible vitesse me faisait voler avec trop d'incidence ce qui expliquait tout. Il était illusoire de pouvoir espérer atteindre le terrain d'Al Jaber pourtant tout proche, moins de 2 minutes de vol, avec une vitesse de 240Kts et de plus ça aurait fait de mois une cible idéale. J'ai donc largué toutes les charges accrochées sous l'avion et j'ai pris un cap au sud-ouest, itinéraire le plus court pour repasser la frontière. Dans mon virage retour, j'ai aperçu un avion isolé et je me remémorais tout le dialogue radio. Pendant que je me trainais comme un pauvre diable, j'entendais mes camarades attaquer Al Jaber. Soudain, Hummel avait crié qu'il était touché, lui aussi, au-dessus de l'objectif ! J'ai alors compris que c'était son jaguar que j'apercevais. Je lui ai annoncé ma position et que j'avais visuel sur lui et nous nous sommes rassemblés. En arrivant à son niveau, je lui ai dit que son avion était en feu, il m'a un peu surpris en m'annonçant que le mien l'était aussi ! Accaparé par les évènements extérieurs je n'avais pas fait attention. L'aiguille de l'indicateur de température de mon moteur gauche était en butée max, j'ai coupé enfin le réacteur et percuté l'extincteur ce qui a permis d'éteindre le feu. J'ai évolué autour du Jaguar d'Hummel pour évaluer les dégâts, le moteur droit avait été bien endommagé par le missile, mais l'empennage n'avait pas été touché et après quelque test de manœuvrabilité l'avion restait pilotable. La priorité était de sortir du Koweït avant une éventuelle éjection. En reprenant un peu de vitesse, les flammes paraissaient moins visibles, le terrain le plus proche était KKMC (King Khalid Military City), mais pour le rejoindre il fallait survoler une zone défendue par les batteries anti-aériennes égyptiennes en qui nous n'avions aucune confiance, aussi nous prîmes la décision de nous diriger vers le terrain de Jubail avec l'aide de l'AWACS.

Le feu ne semblait pas progresser et Hummel se tenait toujours prêt à s'éjecter à la moindre alerte. À l'approche du terrain de Jubail je lui ai indiqué qu'il se poserait en premier et j'ai fait un 360° pour prendre mon espacement. Une fois aligné sur la piste, j'ai cherché son visuel pour être certain d'avoir suffisamment de retrait et ne le voyant pas, je lui ai demandé de m'annoncer quand il serait en courte finale. Mais l'annonce que j'ai reçue n'était pas celle que j'attendais, il me dit « *je suis en virage retour* », je lui dis « *en virage retour de quoi ?* » et il me répondit pour le QFU 35 en service. Il avait juste oublié que dans l'urgence on peut se poser à contre QFU surtout quand la piste fait 4000m de long. Mais il était trop tard pour changer quelque chose, j'ai donc accéléré ma finale pour pouvoir me poser avant lui et dégager la piste avant son atterrissage. J'ai pu ainsi assister au spectacle assez hallucinant des camions de pompiers américains poursuivant à pleine vitesse le Jaguar de Hummel dès son touché des roues, tout en l'arrosant de neige carbonique, impressionnant ! Piste dégagée, il a coupé le réacteur, a ouvert sa verrière sous les applaudissements et a sauté de son Jaguar dans un mètre de mousse, il a alors ouvert la poche de sa combinaison pour saisir un gros cigare que lui avait donné le Cdt Mansion avant le décollage et l'a porté à sa bouche sous les yeux médusés des Américains. La France entrait dans la guerre en faisant son show !

Nous avons été conduits chez le commandant de la base pour un débriefing. Il n'était pas au courant que des avions français participaient à l'opération Desert Storm et quand nous lui avons montré le run d'attaque sur notre carte, il nous a dit :

— *« Vous étiez à 25 000ft ? »* nous lui avons répondu
— *« Non, à moins de 50ft*
— *Ce n'est pas possible, vous étiez combien d'avions ?*
— *12,*
— *Combien sont rentrés ?*
— *Bien, en plus de nous 2 autres Jaguars ont été touchés et un des pilotes a été blessé à la tête, mais au dernier contact radio ils étaient tous en train de rentrer sur la base d'Al Ahsa. »*

Le commandant de base nous a demandé de sortir et a gardé l'officier qui nous accompagnait pour discuter assez longuement. Quand celui-ci est sorti, il nous a demandé de le suivre, nous sommes arrivés devant une porte hautement sécurisée, avec un scanneur pour la paume de la main. Il nous a dit *« Normalement vous n'avez pas le droit de pénétrer dans cette salle, mais le commandant de base a jugé que vous en aviez un grand besoin. »*

En rentrant nous avons découvert une carte géante du Koweït, d'environ 3 mètres sur 6 où une vingtaine de personnes actualisaient en permanence l'état et la position des troupes irakiennes. Et là, stupeur, nous avons découvert que notre run faisait la verticale des 3 sites les plus défendus au Koweït. En entrant, le poste de commandement d'une division d'infanterie, là précisément où nous avions vécu l'enfer, ensuite le terrain d'Al Jaber que nous devions attaquer et pour terminer, en sortant, le poste de commandement d'une division blindée. On aurait voulu se suicider, on n'aurait pas fait mieux. Mais en retraçant avec Hummel le trajet que nous avions suivi au retour, nous avons eu une autre surprise. Nous étions passés exactement dans une sorte de couloir entre deux zones de concentrations irakiennes. Voilà pourquoi nous n'avions rien vu, ni personne. Décidément, nous avons eu beaucoup de chance !
L'officier américain est revenu avec une grosse enveloppe cachetée et couverte de tampon "Top secret" et nous l'a tendue en disant *« ça aussi normalement c'est interdit, mais ne la perdez pas et surtout faites en bon usage »*. Puis on nous a informés que le commandement français avait été prévenu que nous étions sains et saufs et que le Lcl de Saxcé venait nous rejoindre par la route. On lui avait prêté une Mercédès sur-boostée avec laquelle il s'était fait un grand plaisir en lui faisant cracher tous ses chevaux. En l'attendant et malgré le coup de fatigue, nous n'avons pas eu le temps de nous ennuyer, toute la base de Jubail voulait une photo des "guerriers français". Nous étions assez fiers de voler la vedette aux Jaguar et Tornado de la Royal Air Force.
Un hélicoptère français est venu nous récupérer pour nous ramener à Al Ahsa. En arrivant, notre seule préoccupation était de prendre des nouvelles de nos frères d'armes. On nous a dit que Mahagne avait réussi à se poser avec l'aide soutenue des autres pilotes pour qu'il ne perde pas connaissance. Une balle avait troué la verrière, puis son casque, avait fait le tour de son crâne pour trouer à nouveau son casque et enfin la verrière opposée. Il était scalpé sur tout l'arrière du crâne et se vidait de son sang. Arrivé au parking, il avait coupé les réacteurs et avait perdu connaissance. Il avait été pris en charge par le service médical et conduit en urgence à l'hôpital d'Al Hufuf. Le Lieutenant Christ avait lui aussi réussi à poser son Jaguar malgré ses commandes de vols endommagées. Puis on nous a raconté le silence de mort qui planait sur le parking au retour des avions. Comme dans les films retraçant la bataille d'Angleterre, on comptait les avions qui rentraient, les deux premiers avaient installé l'ambiance avec Mahagne évacué inconscient par l'ambulance et les rebonds au touchée des roues de Christ, puis 3, 4, 5…10 et plus rien, il en manque 2 et personne ne savait

encore que nous étions sains et saufs à Jubail. Première journée de guerre, ça calme !
Nous avons rendu visite à Mahagne dans la soirée à l'hôpital où il était le chouchou du service hospitalier saoudien, dans sa "djellaba" bleu ciel (blouse médicale) et avec son bandage sur le crâne, il faisait très couleur locale, on a ri, c'était le moment décompression ! Il avait été formidablement recousu par un chirurgien saoudien, il allait bien si ce n'est qu'il était sourd de l'oreille côté impact, mais il était en vie pour notre plus grand bonheur. Une telle mission rapproche les hommes et ça a été pour moi un grand honneur de voler avec les pilotes du grand 2/11 Vosges, comme de recevoir l'insigne de l'escadron des mains du Capitaine Hummel, mon équipier d'infortune. Frères d'armes à jamais.
J'ai toujours la balle de 5,56mm qui a provoqué mon feu moteur, les mécanos l'ont retrouvée dans le carter d'huile qu'elle avait explosé. La question demeure de savoir combien d'avions auraient décollé le lendemain s'ils avaient été envoyés sur une nouvelle mission en basse altitude. Nous ne le serons jamais puisque l'Etat-major a pris la sage décision de faire des missions qu'en haute altitude. Je ne regrette pas de ne pas mettre éjecté par mesure de précaution, tout le monde a en tête les images sur CNN des visages tuméfiés des pilotes anglais et américains capturés par les Irakiens, ainsi que l'histoire de ce pauvre pilote enchainé et tiré derrière un 4x4. Ce qui est certain, c'est que si cette première mission avait été faite avec des Mirage 2000, mono réacteur dont la signature infrarouge est plus importante que celle du Jaguar, ça aurait été une hécatombe.
Dans les missions suivantes, il a fallu s'adapter. Le système d'armes du Jaguar n'est pas fait pour du bombardement en haute altitude et à plus de 60° de piqué, l'épée en tête haute qui sert à indiquer le point d'impact des munitions part en butée en nous laissant sans aucune indication de tir. Le seul repère utilisable était celui qui matérialisait l'axe avion et pour s'en servir il a fallu adopter la méthode "Stuka", c'est-à-dire arriver vertical l'objectif, passer sur le dos pour entamer un piqué à 90°, moteurs réduits, aérofreins sortis, larguer les bombes et faire une ressource dont le point bas de devait pas passer en dessous de 20 000ft pour ne pas rentrer dans le volume de tir des défenses anti-aériennes. Ceux qui s'y sont risqués ont très vite compris que le risque existait bel et bien en voyant le ciel se remplir de petits nuages gris caractéristiques de l'explosion des obus des canons anti-aériens S60.
Je suis arrivé à Al Ahsa le 26 décembre 1990, l'arrêt des opérations offensives et le cessez-le-feu ont été décrétés le 28 février 1991 à 08h00 et je suis rentré en

France le 11 mars 1991 dans le convoyage de 4 Jaguar après 7h30 de vol et 5 ravitaillements. Une belle aventure qui incarne toute ma passion et mon engagement dans le métier de pilote de chasse.

Les 12 pilotes de la première mission

Tir AS30 de RICHIE

Capitaine "Richie" REBOUL

La météo n'est pas favorable. Décollés d'Al Hasa, nous devons attaquer des bateaux irakiens à l'est du Koweït. Parduch (1) est dans mon aile. Nous quittons l'altitude de 27 000ft pour trouver la vue de la mer. Nous cherchons une petite île qui est notre point initial pour une attaque en très basse altitude. Nous ne la survolerons pas, par crainte des MANPADs (2). La "percée bretonne" (3) est longue, très longue. Allons-nous pouvoir attaquer ? Nous écoutons la fréquence commune avec attention pour connaitre la météo qu'il fait là-bas. Nous passons 20 000 ft puis 10 000, puis 5000... toujours IMC (4) et aucune info à la radio. Finalement, nous trouvons la vue de la surface à 400ft mer. Le moins que l'on puisse dire, c'est que la météo n'est pas avec nous ce matin-là. Parduch s'écarte à peine. Le plafond monte légèrement. Notre point initial est là, dans le pare-brise.

— *Recalage. Virage au cap d'attaque*.

Parduch change d'aile pour permettre le dégagement vers le "beau temps" après l'attaque. Nous ne voyons pas d'horizon. Le temps est long. Toujours pas d'horizon. Il fait un peu plus clair, mais nous restons aux alentours de 200 ft. Soudain, une tâche grise. C'est une bouée. Puis, 2 secondes plus tard, une barre grisâtre dans la glace viseur.

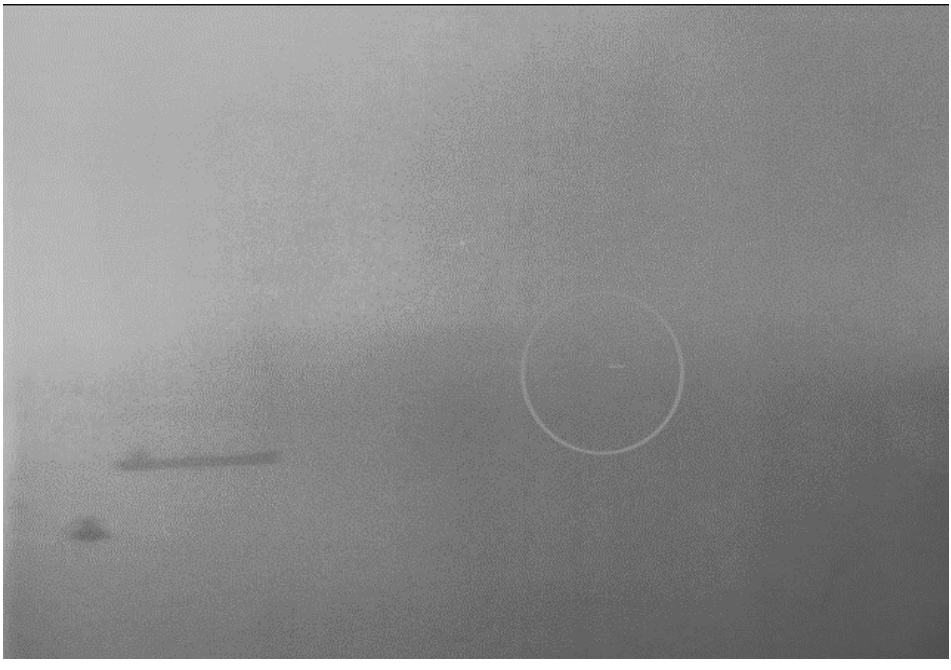
— *« Je la vise et passe immédiatement l'ATLIS en poursuite. C'est notre objectif. TIR » (5)*

J'entends le bruit caractéristique de mon AS 30 laser et le vois me dépasser sur ma droite en tournant sur lui-même, ses deux boosters allumés. Un coup d'œil à Parduch et j'entame mon dégagement. Plein gaz (j'y suis déjà depuis un long moment !). Vol horizontal, 5g, je suis stable, je peux regarder dans la télé. L'illumination est en cours. Je recale la ligne de visée pour désigner l'endroit souhaité. Pourvu que la météo ne se dégrade pas. 5, 4, 3 secondes restantes. 2, 1, IMPACT

Le missile vient d'exploser dans la cible laissant sur la télé une tache blanche rémanente. Les ailes à plat je monte dans les nuages en l'annonçant. Quelques instants plus tard, c'est Parduch qui monte à son tour à l'abri des MANPADs vers le niveau sanctuaire (6). Nous venons de couler un bateau irakien. Nous avons rempli la mission dans des conditions très marginales. De retour à la base, je ressens le calme qui vient avec le sentiment d'avoir bien fait son travail. Ce sera de courte durée pourtant, mais c'est une autre histoire. J'aurais eu la chance de

tirer au total neuf de ces missiles tant convoités. Une arme simple et efficace, d'une précision remarquable et dont le pouvoir de pénétration s'avèrera bien meilleur que ce que nous escomptions.
Son emploi était simple : le tir d'une roquette (500 kg de roquette quand même) et le guidage d'une GBU (Guided Bomb Unit) sur la fin d'un vol très court. Sa portée maximale légèrement supérieure à 10 km permettait de ne pas trop s'approcher de la cible sans être vraiment "stand off" pourtant. Mais surtout, compte tenu de la vitesse très largement supersonique de l'arme (7) la passe était très courte permettant de se découvrir au dernier moment et de retrouver très vite les masques du terrain ou la protection des nuages. C'était plus une roquette guidée laser qu'un missile à proprement parler, car il ne possédait aucun formage de trajectoire, seulement un guidage terminal simple et efficace. Cette arme reste sans équivalent aujourd'hui, même si les équipages de Rafale sont capables d'engager des cibles de surface à des distances supérieures à 50 km, grâce au HAMMER (8), une arme très précise, propulsée, pilotée, de 250 kg de charge militaire ... comme l'AS30.

1. Surnom de l'équipier (qui se reconnaitra)
2. Dénomination anglaise des missiles sol-air portatifs
3. Se dit d'une percée sur la mer sans radar de percée (attention aux plateformes toutefois !). Elle s'effectue grâce aux indications de hauteur du radioaltimètre.
4. Instrument Meteorological Conditions. Se dit de conditions météo qui ne permettent pas le vol à vue.
5. Les connaisseurs reconnaîtront le tempo de la passe « à la Joss Randall » de vol réservé pour des avions allant tous dans le même sens.
6. À sa conception, les ingénieurs d'aérospatiale avaient dessiné des ailes delta, ce qui conférait une vitesse et une portée supérieures encore. Mais pour des raisons esthétiques et commerciales, le missile adoptera les ailes qu'on lui connait
7. Highly Agile & Manouvrable Munition Extended Range : Nom OTAN de l'AASM.



Quelques instants avant l’impact du missile dont on distingue la flamme à droite

La Guerre du Golfe : un aboutissement.

LCL NAHMIAS

Un aboutissement : la guerre du Golfe ! Il s'agit maintenant de démontrer l'efficacité et l'adéquation de tout l'entrainement consenti pendant quatre années. Au niveau personnel, savoir si chacun est effectivement prêt mentalement et physiquement à subir la pression des événements et soutenir la tension des combats. La mémoire a tendance à lisser les événements et ne retenir que certains flashs. Pourtant à l'évocation de cette période, deux images me viennent spontanément à l'esprit : la première mission réalisée par le détachement sous le commandement du commandant Mansion et pour laquelle je n'ai été que spectateur ainsi que mon dernier vol avant le retour ou bercail.

C'est à travers les premières alertes de tir de Scud que nous allons prendre pleinement conscience du déclenchement des hostilités. Le ballet des premiers avions est impressionnant. Les pilotes dont nous avons pu suivre l'entraînement aux attaques terrain depuis plusieurs jours se rassemblent pour finaliser les derniers préparatifs. Je ne peux m'empêcher de repenser à l'émotion qui m'a saisi lorsque je les ai vus décoller au petit matin. C'était un départ vers l'inconnu ; la situation tactique présentée par les officiers de renseignement avait de quoi inquiéter. Qu'est-ce qui les attend, combien vont en revenir ?

C'est en pleine préparation de notre mission que leur retour est annoncé : le compte n'y est pas, mais nous apprenons avec soulagement que les avions manquants ont pu se dérouter. La résistance du Jaguar aux tirs missiles s'avérera frappante. L'intérêt d'un biréacteur est, si besoin était, encore une fois démontré. Deux autres avions touchés par du petit calibre se posent et le capitaine MAHAGNE, touché à la tête, ensanglanté, ne doit son salut qu'à quelques millimètres.

Ils ont vécu l'enfer, mais tous reviennent soins et saufs. Conditions particulières pour préparer notre mission du lendemain. De manière surprenante, l'émotion est de courte durée ; ma curiosité est dorénavant satisfaite. Il s'agit alors de se concentrer sur la préparation de mission. Il reste à savoir si nous opérerons à très basse ou moyenne altitude. Ce sera finalement une approche à 20 000 pieds. Pour l'AS-30 Laser, nous sommes déjà entrainés à un cas de tir en moyenne altitude et prêts à l'utiliser. Pour ce qui concerne les bombes de 250 kg lisses, les pilotes devront attendre un peu avant de se voir proposer un mode de tir adéquat et obtenir la précision nécessaire.

Dernière mission avant mon retour à Bordeaux. Je suis maintenu, quelques jours supplémentaires afin de réaliser une attaque AS-30 Laser sur les hangarettes avions du terrain de Shaibah. Cette mission apparait un peu plus complexe et dangereuse. Ainsi une protection de Mirage 2000 RDI et d'EF-111 de l'USAF est-elle planifiée. Tout se passe de manière nominale : je suis leader de la seconde PL. L'acquisition de l'objectif est facilitée par les excellentes conditions météorologiques et l'absence de fumées. Dans ce type d'attaque, le plus délicat est de trouver le DMPI alloué. J'obtiens la hangarette prévue en TV, le tir est réussi, la patrouille rassemblée et le retour au terrain se déroule sans aucun problème. Atterrissage, retour parking. La cassette AGL est aussitôt retirée pour être débriefée, copiée et transmise en métropole. Le débriefing complet de la mission va alors dévoiler d'autres aspects de ce vol. Dès mon retour aux OPS, les pilotes qui ont débriefé le tir tiennent à me montrer la vidéo. Celle-ci permet de distinguer très nettement du personnel irakien se réfugiant dans le bâtiment au moment même de l'attaque des deux premiers Jaguar et ce, ironie du sort, juste avant l'explosion de mon propre missile.

La guerre prend alors une autre dimension. Jusqu'à présent, les morts que nous pouvions provoquer n'avaient qu'un aspect virtuel et aucun témoignage direct ne venait en attester. La précision des prises de vue réalisées par l'OM 40 permettait seulement de confirmer la destruction de matériel. Pour le reste, tout n'était alors que question de statistiques. Là, c'est différent ; tout est filmé. Parallèlement, le témoignage des pilotes des M2000 RDI confirme l'explosion à moyenne altitude d'un missile sol-air.

L'analyse fine de la cassette de mon N°2 montre en effet que je fais l'objet d'un tir SATCP (sol-air très courte portée) pendant la phase de dégagement. Heureusement, l'utilisation préventive des leurres a été efficace et confirme la très grande vulnérabilité du tireur pendant la phase de tir et d'illumination. Le danger zéro n'existe pas. Les nombreux tirs d'artillerie sol-air et de missiles sont là pour en attester. Je me remémore en cet instant le discours du samouraï, comme nous l'appelions entre nous, subi quelques jours plus tôt. Il était destiné, à priori, à rassembler les énergies et préparer les pilotes à effectuer des missions plus dangereuses à très basse altitude dans le cadre de l'appui feu nécessaire lors de l'avancée des troupes ou sol.

Était-ce nécessaire, utile ? Difficile à dire. Cependant, il était déroutant de s'entendre dire qu'aucun appareil français n'ayant été abattu, cela prouvait la faiblesse des menaces voire l'absence de danger lors de ce conflit. Tout le monde en était sorti incrédule. Nouveau type de conflit, nouveaux profils de

mission... La campagne aérienne a été intense et les moyens engagés ont effectivement d'emblée mis à mal la défense aérienne et sol-air irakienne. Mais, c'était faire peu de cas de tous les tirs de DCA que nous avions essuyés et des risques encourus. Le point commun entre ces deux souvenirs est une émotion particulière, une certaine forme d'appréhension par rapport à l'engagement initial de nos pilotes et le trouble face à la confirmation des victimes de mes propres tirs.

Ces émotions sont fugaces, vite ravalées ; chaque pilote doit être prêt à vivre ce genre de situation. On ne peut cependant pas y échapper lors d'un baptême du feu. L'entrainement constitue alors un refuge, un repère ; l'esprit se tourne entièrement vers la préparation et l'exécution de la mission. Heureusement, seuls subsistent le stress et l'agressivité nécessaires. Pur produit "Mud", mes trois années passées sur Tornado F3 au 29 SQN de Coningsby à l'issue de la dissolution de l'EC/04.011 ont été riches en expérience. Avant de repartir pour la France, une question brûlait les lèvres du personnel de la RAF : savoir où se portait ma préférence, la défense aérienne ou l'attaque ou sol ? Aucun doute possible : un entraînement hors pair lors de mon séjour en Grande-Bretagne (Red Flag, Mapple Flag, l'ACMl, campagne de tir à Chypre, tir de missile SkyFlash), mais pour ce qui concerne les opérations extérieures, mes six années sur Jaguar !

Lors de l'opération Deny Flight et sans vouloir minimiser leur importance, les missions de CAP n'étaient rendues vraiment "intéressantes" que lors d'accrochages des systèmes sol-air ou des activités "Air Présence" réalisées ou profit des troupes au sol.

Ces années sur Jaguar m'ont permis de vivre une expérience aéronautique et une aventure personnelle particulièrement riches que ne m'aurait pas pu m'offrir une autre affectation, un autre avion.

Seul regret, l'absence de remise à niveau importante du Jaguar qui aurait pallié certaines carences (motorisation, SNA, CME ou détecteur de menace...). Les améliorations apportées parfois tardivement peuvent paraitre dérisoires en regard des services rendus. Mais, sa capacité AGL lui aura permis de durer.

Ainsi, en tout lieu, et toutes circonstances, dernièrement en BH, ou Kosovo, le Jaguar aura toujours démontré son efficacité et ses qualités de bête de guerre. Aujourd'hui les 3O ans du Jaguar. Puisse cette occasion faire revivre les moments forts de son histoire et de celle de tous les personnels qui ont signé ses heures de gloire.

Attaque de l'antenne de STOLYCE

Lieutenant Christophe GOJECKI de l'EC 2/11 "VOSGES"

En ce matin du 6 septembre 95 nous étions tous sur les charbons ardents. En effet, en plus de nos missions de bombardement à l'armement guidé laser nous participions ardemment à des missions de reconnaissance avec les Mirage F1CR afin de retrouver nos deux camarades abattus en Mirage 2000N quelques jours auparavant au-dessus de Pale, fief des Serbes de Bosnie.

Nous étions affairés avec "Parpaille" l'officier renseignement, à préparer une mission à quatre avions, deux illuminateurs laser et deux tireurs de bombes guidées laser de 250kg, des GBU12 tirées pour la toute première fois par l'Armée de l'Air française sur ce même territoire bosniaque. La complexité et la nouveauté de ce type de tir nécessitaient deux bonnes heures de préparation. L'objectif à traiter était énorme : une antenne de communication de 140m de haut ainsi que les bâtiments alentour à Stolyce, à 20Nm à l'est de Tuzla. Déjà plusieurs patrouilles d'autres nations faisant partie de l'OTAN avaient essayé en vain de l'abattre dans les jours précédents. Tout était briefé pour un départ à quatre avions quand à 30mn du départ l'ordre nous était donné par l'Etat Major français basé à Vicenza de changer d'armement et donc de passer à deux Jaguars configurés en illuminateur-tireur de bombes guidées laser de 1000kg, beaucoup plus efficaces pour ce genre d'objectif. Grande déception pour moi, car mon pote "Raf" tombait des ordres de vol. Nouvelle préparation menée tambour battant, mais avec la plus grande minutie et avec l'aide ultra précieuse des pétafs (mécanos armement) nous rappelant toutes les spécificités de ces énormes bombes, notamment de leur temps d'armement après appui sur le bouton de largage bombe (5 secondes, c'est très long).

Départ aux avions 45mn avant le décollage et…début du show ! En effet, je pense que tous ceux qui ont vécus des missions de guerre réelles le confirmeront : la mission ne se déroule jamais comme briefée ! Il y a toujours des imprévus auxquels il faut faire face et ce, avec rapidité et sang-froid. Donc ce jour-là le show a commencé…dès la demande de mise en route, les contrôleurs italiens, évoquant des autorisations diplomatiques, nous ont cloués au sol jusqu'à 10mn après l'heure de décollage. Ainsi donc le premier "input" en vol aura été de négocier avec l'AWACS un nouveau créneau de ravitaillement en vol au-dessus de l'Adriatique. Le deuxième imprévu a été de voir la porte d'entrée en Bosnie ("gate") se fermer pour 15mn juste à la fin de notre ravito, renégociation avec le tanker cette fois pour rester avec lui 10mn de plus et lui

ponctionner une tonne de kérosène supplémentaire chacun, chose qu'il accepté sans problème.
La suite du show s'est déroulée en Bosnie, 2mn à peine après avoir eu l'accord de passage dans la "gate" et après avoir arrangé un nouveau créneau d'attaque sur notre objectif (un Rolex de 15mn), l'AWACS nous demande de contacter l'ABCCC (un C-130 Hercules, Airborne Command and Control Center), ce dernier veut en effet nous envoyer soutenir des Tacp's(Tactical and control party) hollandais, basés au sol à environ 15Nm au sud-ouest de notre objectif, ils se font tirer dessus par des Serbes de Bosnie. Sans plus attendre le contrôleur dans l'ABCCC commence à nous envoyer tout le descriptif et les coordonnées du nouveau target, travail fastidieux en Jaguar, car on pilote en manuel et on positionne l'objectif sur une carte au 100 000, tout ça avec une vitesse sol de 550Kts (275m/s) et à moins de 3mn de notre IP (point initial d'attaque). Très rapidement j'ai compris qu'ils voulaient nous faire tirer nos bombes d'une tonne sur une position de mortier, armement complètement disproportionné, aussi décidais-je d'intervenir sur la radio leur expliquant notre incapacité de les aider, une patrouille de Jaguar anglais 3mn derrière nous et armée de roquettes étant largement plus appropriée pour ce type d'objectif, en effet le CAS (close air support) en 1000kg BGL à moyenne altitude relève de la gageure en Jaguar. Le temps des négociations nous ayant fortement rapprochés du target, je recommandais à Noël, le leader, de changer de cap et d'effectuer une reco de l'objectif, car la position des Tacp's hollandais devant être dégagée pour laisser les "Jags" Anglais les supporter, un nouvel axe d'attaque divergeant de 150° par rapport à celui briefé s'imposait. De plus, pour ajouter à la difficulté, le ciel était nuageux, couvert à 4/8ème, limitant ainsi considérablement les possibilités d'attaque, la bombe étant larguée à 10km de l'objectif et le Jaguar devant effectuer pratiquement un demi-tour pleine charge PC (post-combustion) afin d'illuminer le "target" toujours sur la même face pendant le vol de la bombe et le dégagement de la zone. On a finalement trouvé un axe idéal ; Noël a dû se battre avec son pointeur laser déviant sans cesse ayant pour résultat une explosion de sa bombe à quelques mètres seulement de son DMPI (designated main point of impact). Arrivant juste derrière lui, je fus gêné dans un premier temps par la fumée de son explosion, puis pus m'appliquer (la concentration est à son extrême à ce moment-là) pour maintenir idéalement cadré mon objectif dans mon écran vidéo et ce, jusqu'à l'impact. Hurlement de joie au moment où la bombe fait but puis immédiatement après, séquence de largage de leurres et surveillance visuelle, tous azimuts, d'un éventuel départ de missile sol-air, nous

n'étions vraiment pas les bienvenus sur ce territoire, gardant bien en mémoire le Mirage 2000N abattu quelques jours auparavant.
Ce n'est qu'au moment du débriefing au sol que nous nous sommes aperçus que cette fameuse antenne de 140m de haut, fauchée à sa base, s'est abattue dans la forêt. Explosion de joie dans la salle des pilotes à Istrana, nos camarades des Mirages F1-CR m'accusant, pour plaisanter, de leur avoir détruit le point principal de recalage de leur centrale à inertie dans le nord de la Bosnie. Quelques minutes plus tard je réunissais tous les mécanos dans leur salle de briefing (le BAR, pour les spécialistes) pour leur montrer à leur tour la vidéo, car l'amitié qui nous unissait pilotes et mécanos n'eût d'égal ce soir-là que la fête imprévue que ces derniers organisèrent. Le débriefing du tir à l'Etat Major français rattaché à la 5ème ATAF de Vicenza fut lui aussi tout aussi enthousiaste, le général Guevel ordonnant tout de suite que la vidéo du tir soit diffusée sur CNN qui passa la cassette en boucle pendant plusieurs jours. Une petite anecdote sympathique montrant que le Jaguar était poussé petit à petit vers la touche : l'Armée de l'Air, voulant vanter les capacités de tir des Mirage lors du CSI à Cazaux, passa de nouveau la vidéo de ce tir sur un écran installé devant un Mirage 2000D avec cet intitulé : "tir d'une bombe de 1000kg BGL lors de la mission Déliberate Force en Bosnie en septembre 95", laissant à chacun le soin d'imaginer avec quel avion le tir avait été fait. En effet, le Jaguar, étant sur sa fin, passait un peu aux oubliettes. C'était peut-être ne pas imaginer que trois ans plus tard il serait de nouveau au-devant de la scène lors du conflit du Kosovo. Ainsi, et sans trop prendre de risques, je peux affirmer que le Jaguar n'aura pas eu son pareil en matière de tir d'armements guidés laser de jour, le vecteur s'avérant certes poussif en moyenne altitude, mais le système d'armes ayant toujours été maintenu au top ou comme le disent nos amis anglophones : "up to date".
Je tiens à rappeler, pour en conclure, que cette mission a donc été l'œuvre de toute une équipe, et la réussite de cette mission était le fait du travail et de la solidarité de tout le personnel alors en place à Istrana. Merci à tous pour les moments intenses que nous avons vécus ensembles, que ce soit en mission de guerre en Bosnie ou tous réunis autour des barbecues le soir, avec un verre à la main (limonade ou coca comme il se doit) sur le fameux site d'Istrana en Italie.

Résultat du tir de « GOJ »

Mission au-dessus du KOSOVO

Capitaine Denis CHARLOT

La nuit qui précède une mission réelle est faite d'un sommeil étrange qui vous laisse au réveil une impression un peu bizarre. Pour tuer le temps j'allume la télé juste pour voir les images de l'épave d'un F-117 qui s'est fait descendre dans la nuit au nord de la Serbie. Je ne peux pas m'empêcher de penser que ça va être dur sur nos bons vieux Jaguar...

Le contrôle italien nous a arrangés en rien de temps une clearence IFR pour partir dans les meilleures conditions. Malgré la configuration très lourde de nos avions, le décollage s'est bien passé, un peu moins de 30 secondes pour avoir les 140 nœuds, un peu moins de 20 minutes pour atteindre le niveau 200, niveau de croisière vers les zones de ravitaillement en vol. Ce sont d'honnêtes "perfs" pour ce chasseur conçu à la fin des années 60 ! En ce tout début de campagne aérienne de l'opération "Allied Force", l'organisation de l'espace aérien ou dessus de la mer Adriatique est anarchique. Trouver le bon ravitailleur n'est pas une mince affaire. Coup de chance, aujourd'hui, notre "Texaco" est un C-135 FR du Bretagne. À la fin du ravitaillement, l'équipage nous souhaite bonne chance en promettant de nous garder suffisamment de pétrole ou retour ou cas où on aurait un souci avec les très peu procéduriers ravitailleurs de "l'US National Guard" prévus dans l'ATO (Air Task Order).

Nous allons vers les circuits d'attente au large de l'Albanie. C'est la dernière phase de vol tranquille avant le rush final ; par acquit de conscience j'en profite pour vérifier une dernière fois mon système d'armes. À l'heure dite, à l'aide de nos GPS, nous intégrons le raid de bombardiers à la file indienne. À 5 miles nautiques les uns des autres, on a un peu de mal à se voir malgré une météo de "pape".

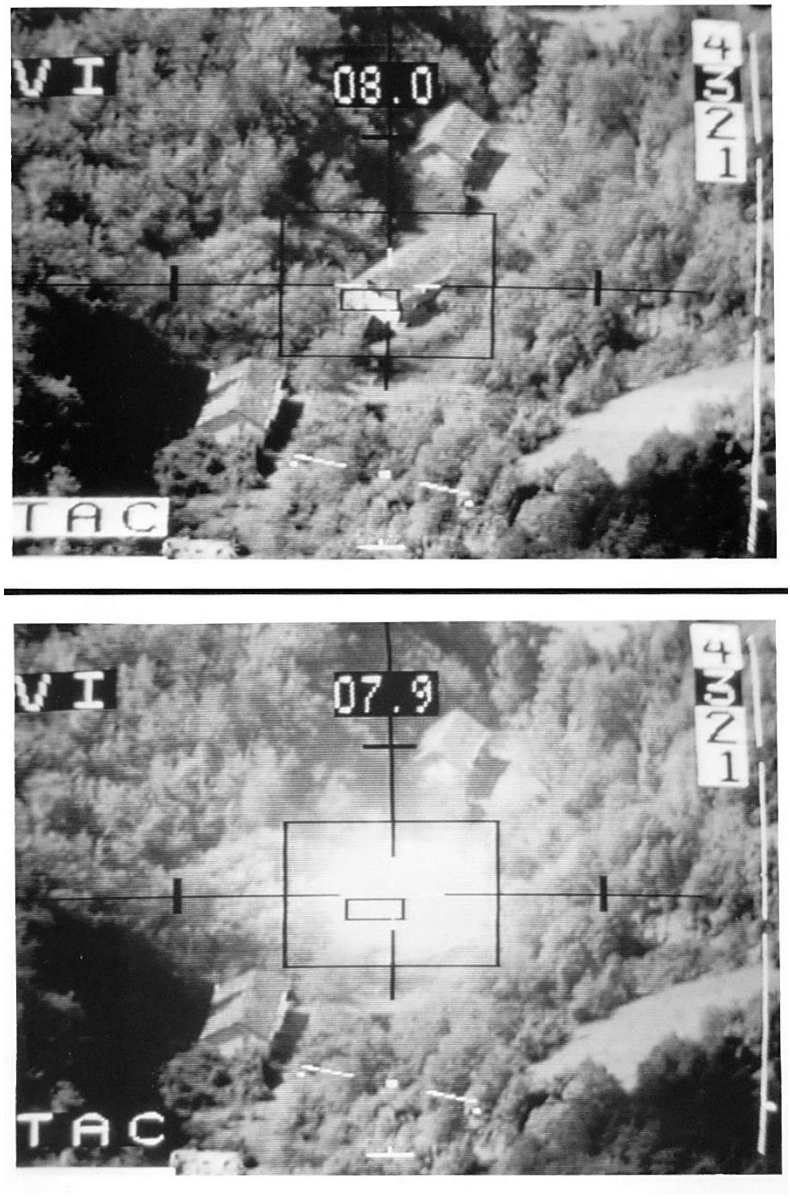
Les six JAGUAR, répartis en trois patrouilles légères séparées par une minute de vol, volent maintenant dans le ciel de la Serbie. Ça chauffe ! Déjà mon jeune équipier m'annonce avec un calme surprenant une explosion proche de ma position, je jette un œil juste pour apercevoir une volute de fumée sombre pas vraiment loin ; ce n'est pas encore pour maintenant, le grand saut... Je m'affaire avec le joystick afin de trouver rapidement mon objectif, une caserne des forces serbes. J'ai déjà repéré une grosse ville de laquelle sort une autoroute. Sur l'écran minuscule en Noir & Blanc, je suis la ligne blanche de l'autoroute, les manettes de gaz sont sur plein gaz sec, cela limite la signature infrarouge, mais ça nous fait un malheureux 320 nœuds indiqués ou niveau 200... L'autoroute

commence à serpenter dans la montagne, je redescends la caméra sur le premier carrefour puis je pars à droite, je dois traverser 3 villages, au troisième, j'emmène la fenêtre de désignation ou sud et je trouve enfin la caserne. Il me reste à compter les bâtiments, le mien est le 8ème et l'aile droite est le point d'impact.

Je le désigne, passe en poursuite automatique et l'annonce avec soulagement à mon fidèle équipier. Je peux alors regarder ailleurs et voir des colonnes de fumée gigantesques monter dans le ciel, car les premières bombes sont déjà tombées. Fort heureusement le vent pousse cette fumée opaque dans le bon sens et ne gêne pas la poursuite automatique. Néanmoins la présence de nuages au-dessus de la région m'oblige à virer vers la gauche pour pouvoir maintenir une illumination continue du point d'impact. À la distance GPS restante mon numéro deux m'annonce qu'il vient de tirer les 500 kg de bombes guidées laser. Il y en a pour 40 secondes, je suis rivé sur l'écran pendant ce laps de temps, pendu au décompte qui apparaît sur l'écran dès l'illumination laser. Cette poignée de secondes dure une éternité. Vers 45 secondes apparaît dans l'écran une explosion monstrueuse, suivie de l'apparition immédiate d'une colonne de fumée. Le renseignement avait vu juste, cet objectif d'apparence anodine devait être en fait un dépôt de munitions. De sa voix très rauque, mon n°3 explique à son équipier que la météo gêne considérablement sa visée. Après la désignation de la cible, il annonce qu'il vire vers la droite. Hélas à sa manière d'éructer sur la fréquence, je comprends qu'il regrette déjà son choix. Le n°5 est plus optimiste même si son ailier lui signale de manière circonspecte une série d'explosions non loin de leur patrouille. Mais les choses se passent au mieux, car il est presque joyeux quand il annonce "Bingo !".

La sortie des lignes reste problématique, car nous sommes séparés. Le rassemblement est à la fois tardif et acrobatique alors que quelques panaches noirâtres apparaissent encore ici et là non loin de nos carlingues. Le vol retour vers le ravitailleur puis le terrain d'Istrana se fait le cœur nettement plus léger qu'à l'aller, allez savoir pourquoi... Le soir, au bar de l'hôtel qui nous sert de bar de l'escadrille, c'est la relâche complète, la bière et la grappa coule sans doute un peu trop ; ça commente à tout va cette journée un peu spéciale, mais quel bonheur : tout le monde est rentré !

Demain, la fête sera finie et lentement la concentration reviendra, chacun, à sa manière, gérera le stress de combat. Mais avant de repartir en mission, il nous faudra passer encore une nuit un peu surnaturelle.



Juste avant et pendant l’impact

CEUX de la 11ème ESCADRE

Une unité de l'Armée de l'Air, c'est avant tout des hommes et des femmes. Comme dans toutes les escadres il y avait des "figures" à la 11EC, peut-être un peu plus qu'ailleurs, car les OPEX ont permis à certains de se révéler voire de se mettre en valeur, choses qui n'auraient pas été possibles s'ils étaient restés en métropole.

Essayer de toutes (les figures) les citer aurait été fastidieux et certainement sujet à polémique. Il a donc fallu faire des choix et selon quels critères ? La réponse est simple ; en fonction des circonstances. Parce que j'avais de la documentation et des photos, que certains ont bien voulu écrire, que d'autres sont malheureusement décédés,...

Et à la 11EC, il n'y avait pas que des fortes personnalités, il y avait aussi tous ceux effectuaient leur travail du mieux qu'ils pouvaient. Je suis conscient de la subjectivité des choix, mais je pense les articles de cette partie reflètent bien l'esprit qu'il régnait à la 11EC.

Raymond GABARD ancien pilote du groupe de Chasse III/6

Raymond GABARD. Fait à Saint Estève le 20 Octobre 2010

L'escadron 1/11 Roussillon a repris les traditions du Groupe de Chasse III/6. Raymond était membre de l'Amicale des anciens de la 11EC et nous avait envoyé ses mémoires. Il raconte :

Ses débuts

Tout d'abord le virus du pilotage m'a atteint, je crois en 1927, après l'accident de Nungesser et Colis, deux aviateurs qui tentaient de traverser l'Océan Atlantique en avion. Je n'avais pas 8 ans, mais cet accident m'avait impressionné. Puis vinrent plus tard les grands exploits aéronautiques, Coste et Bellonte, Lindberg, Mermoz, etc..., les as de la guerre 1914/1918 tels Guynemer, Fonck. À cela s'ajoutait mon caractère indépendant, effacé, cherchant l'isolement et la Liberté. Seuls l'aviation et le pilotage pouvaient me satisfaire. La chance me vint d'un Ministre de l'Air Pierre Cot, qui eut la bonne idée de créer l'Aviation Populaire qui permettait à des jeunes gens de 17 ans de voler gratuitement en avion et de passer les 2 Brevets de pilotage (voir Pièces Jointes) qui permettaient de transporter des passagers sur tout le territoire français. Bien entendu, j'ai profité de cette possibilité de voler gratuitement en 1936, 1937. J'ai passé mes Brevets de Pilote 1er et 2ème Degré en début 1938. Entre temps, j'avais passé l'examen et la visite médicale pour m'engager dans l'Armée de l'Air pour une durée de 3 ans en qualité d'Élève Pilote. Je suis reçu et le 23 avril 1938, je rejoins la Base Aérienne d'Avord, en vue d'être incorporé et ensuite d'être dirigé sur l'École de Pilotage des Avions Hanriot à Bourges afin de passer les épreuves de Brevet Militaire de Pilote d'Avion, (date et Numéro du Brevet : 27 Juillet 1938 n°26431). Ce Brevet de Pilote me permettait de piloter, mais il fallait acquérir une spécialité : Chasse pour les meilleurs pilotes, ensuite Bombardement puis Reconnaissance. C'est à la Base Aérienne d'Istres que le choix s'est fait, après des tests en vol, je suis dirigé vers la formation des pilotes de chasse. Vols sur Morane 315 pour étudier l'aérologie sur les Alpilles, puis sur Morane 230 pour la partie Chasse proprement dite, c'est à dire Voltige à longueur de journée. Puis vers la fin du stage, vols sur Morane 225, gros monoplace d'acrobatie, et enfin pour terminer l'entraînement vers Avril 1939, vols sur Dewoitine 500 et 510.

L'École d'Istres étant terminée, je suis affecté à Reims, au Groupe de Chasse 2/4, 4ème escadrille (Petit Poucet), c'était le 15 Mai 1939. Mon instruction se poursuit par des vols de prise en main et d'entraînement sur Curtiss P.36. Puis vint le 28

Août 1939, Nous décollons pour un terrain d'opération, situé à Xaffévillers dans les Vosges. Nous sentions la guerre qui arrivait à grands pas. Nous nous posons sur un terrain non préparé, herbes hautes, nivellement du sol inexistant, aucun abri ni construction même sommaire, pour abriter les pilotes et le personnel. Cela représentait la gabegie dans laquelle s'enfonçait la France depuis de nombreuses années. J'étais très jeune, je n'avais pas 20 ans, et pourtant tout le personnel, les officiers, les pilotes, les quelques mécaniciens présents avons dû avec scies, serpes sécateurs, etc…, tailler des abris dans les bois entourant le terrain afin de protéger les avions du Groupe (une trentaine d'avions) de la vue aérienne de l'ennemi (nous étions fin août 1939). Une anecdote : le 30 ou le 31 Août 1939, une autorité des Eaux et forêts s'est présentée au Commandant afin de verbaliser pour avoir tailler des branches de la forêt. Inouï !!!

Puis vint le 3 Septembre, La guerre.

Le 7 Septembre 1939, première mission de guerre du groupe à laquelle je participe. Jusque-là tout allait relativement bien, formation parfaite de pilotes de chasse, mais nous n'avions jamais effectué de tir, ce qui en guerre est indispensable, évidemment. Aussi le Commandement soucieux de la vie de ses pilotes réduisait les vols de guerre, pour les jeunes, en attendant un stage de tir. J'ai alors été affecté au G.C. I/4, basé dans le nord de la France (secteur plus calme).

En Février 1940, je pars pour le Centre d'Instruction de Chasse de Montpellier pour y effectuer un stage de tirs sur Morane 406.

Le 12 Avril 1940, je reprends la vie d'escadrille au Groupe de Chasse III/6 (6ème escadrille), dotée de Morane 406. Bons appareils, ayant beaucoup de qualités comme avions de chasse, mais lents par rapport aux chasseurs et bombardiers allemands.

Nous arrivons au 10 Mai 1940, jour de la grande offensive allemande. Vers 3 heures du matin, nous étions sur un terrain de guerre à Chissey dans le Doubs. Réveil, puis décollage en direction de Dijon, qui subissait un bombardement. Un groupe Heinkel 111 qui venait de bombarder la ville rentrait vers l'Allemagne. Vu la différence de vitesse, avec 2 autres pilotes du groupe III/6, nous avons pris en chasse les derniers avions allemands du groupe puis nous avons dû cesser l'attaque, faute de munitions. Un Heinkel 111 perdait de la vitesse et fumait énormément. Nous avons supposé qu'il s'était abîmé en Suisse.

Le lendemain, 11 Mai 1940, 8 heures du matin, décollage vers un peloton de seize Heinkel 111 qui se déplaçait dans la région de Gray (Doubs), quelques pilotes de la 5ème escadrille avaient déjà attaqué et, quand nous sommes arrivés,

nous étions 3, nous avons pris le Heinkel 111 en chasse puis touché, il s'est posé en catastrophe dans un champs, près de Pirey ; région de Besançon.
Le 25 mai 1940, après un bombardement de notre terrain à Coulommiers, nous avons décollé à 7 avions afin de rejoindre les bombardiers qui venaient de nous attaquer, j'étais jeune (20 ans), nous nous sommes trouvés au milieu d'au moins 50 chasseurs et bombardiers allemands. Je l'avoue maintenant, j'étais un peu perdu, nous étions seuls contre tous, il n'y a pas eu de dommages graves chez nous, mais des avions criblés de balles. Quelques jours après, alors que nous n'avions pratiquement plus d'avions en état de voler, le Général d'Harcourt, Inspecteur Général de la Chasse, est reçu dans la tente abritant le commandement du Groupe III/6 pour nous annoncer notre départ pour Le Luc (Var) afin de percevoir des Dewoitine 520 (Chasseurs modernes pour l'époque).
Le 31 Mai, en fin d'après-midi, nous décollons pour Le Luc (nous avions pu récupérer quelques Morane 406 en état de vol pour le voyage). Voyage sans histoire, atterrissage sur le terrain du Luc, agréable, ça sentait le midi. Quelques patrouilles de surveillance dans le secteur, dans l'ensemble pas d'ennemis en vue. Ceci jusqu'au 11 juin où nous décollons pour Toulouse (3 Morane 406) pour les convoyer à Francazal, puis le lendemain, direction Blagnac Aux Usines Dewoitine pour y percevoir 3 D.520 neufs. Puis retour sur Le Luc.
Le 18 Juin, dans la journée, les fausses nouvelles se propageant rapidement, nous apprenons que les troupes allemandes allaient prendre Marseille et que les Italiens envahissaient le sud de la France. Nous étions donc encerclés et il fallait partir le plus rapidement possible. Ces informations étaient fausses, mais cependant en fin d'après-midi nous recevons l'ordre de décoller pour St Laurent de La Salanque, (aérodrome près de Perpignan) pour ensuite rejoindre par la voie des airs l'Algérie. Je décolle vers 19 heures, mais je suis obligé de revenir ayant des problèmes de carburation. Je me retrouve donc seul au Luc avec mon mécanicien. Celui-ci réussit à réparer sommairement mon D.520 pour me permettre de rejoindre Perpignan. Je me pose vers minuit à St Laurent, mais mon Chef d'Escadrille, le Capitaine Sthehlin (devenu Général par la suite), me conseille de changer d'avion, (il y en avait beaucoup, toute la Chasse Française étant là). Dans la nuit, avec 2 ou 3 mécaniciens, nous sommes allés récupérer un autre D.520 au hasard. Le lendemain, préparation des avions, mise en place des réservoirs supplémentaires pour la traversée de la Méditerranée, puis le 20 Juin décollage pour Alger. Vol direct, sans problème particulier, sauf en survolant les Baléares, nous sommes survolés par des Messerschmitt 110, nous les connaissions depuis la campagne de France, ils étaient méchants. D'autre part,

pour alléger nos D.520 pour la traversée nous n'avions aucune munition. Heureusement, ils n'ont pas attaqué, c'étaient des avions espagnols du Général Franco en vol, tout simplement. Nous avons eu très peur. Atterrissage à Alger Maison Blanche, sans problème, il ne restait pas beaucoup de carburant dans les réservoirs. Nous pensions tous que la guerre contre l'Allemagne allait se poursuivre dans les territoires français d'outre-mer. Il n'en fut rien. Nous décollons d'Alger le 24 Juin 1940 et partons sur Morsott, aérodrome de campagne situé entre Tébessa et Souk Ahras, un providentiel fort vent de sable nous oblige à nous poser sur terrain de Constantine. Là, période de délassement, physique et moral, car nous n'avions plus le droit voler, les commissions d'armistice Allemande et Italienne nous ayant demandé de démonter les carburateurs et hélices, pour rendre nos avions inutilisables. Alors, vie de vacanciers avec en bon souvenir la piscine de Sidi M'Sid !!

Le 8 Juillet remise de décorations par le Général Vuillemin (dont ma Croix de Guerre) à Sétif.

Le 11 juillet, suite à la destruction de la flotte française à Mers el Kébir par les Anglais, remise en état de vol de nos avions et départ pour Alger Maison Blanche, sans autres détails, puis au cours des jours qui suivirent, décollage pour Oran (en vue de représailles sur Gibraltar et aussi pour réagir si les Anglais avaient l'intention de poursuivre leur attaque. Puis retour sur Alger pour prendre le rythme d'une escadrille en relatif temps de paix (services de garde, de semaine, revues, etc...).Heureusement comme pilote quelques vols d'entrainement, d'essais, de convoyages (D.520, Caproni, Potez 25 TOE …etc)

À signaler, un incident de vol qui aurait dû être sans suite et qui malheureusement a causé un accident. Le matin du 22 Juillet 1940, j'effectuais un vol d'essai après réparation d'un D.520 sur la mer au large d'Alger à 7000 mètres d'altitude. Soudain, le moteur tombe en panne totale. J'avais l'altitude, le terrain en vue, pas de problème particulier. En vol plané je pose l'avion sans histoire sur le terrain de Maison Blanche, L'avion étant au milieu du terrain, je demande à l'officier de piste du personnel, un véhicule pour le déplacer. Il était 12 heures 45, et il me répond « *On s'en occupera cet après-midi, allez déjeuner* ». C'est ce que je fis, seulement, il y avait 10 minutes que j'étais à table, j'entends un bruit très fort venant de la piste. C'était un réserviste qui profitant du calme pendant l'heure de déjeuner, en avait profité pour voler. Il y avait beaucoup de place à côté, mais il a percuté mon avion que je venais de sauver quelques minutes avant. Le pilote n'était que blessé (15 jours d'hôpital, mais 2 D.520 H.S. Puis vint fin Octobre 1940, décollage du G.C. III/6 pour Casablanca (le 30/10),

nous devions, en principe partir à Dakar pour défendre l'A.O.F, menacée par les Anglais. Le terrain de Casablanca était envahi par la Chasse Française (D.520 et Curtiss P.36 notamment). Après quelques jours d'hésitation, mission Dakar annulée, mais nous restons néanmoins à Casa jusqu'au 15 Janvier 1941, nous rejoignons alors Alger. Reprise du même rythme de travail qu'avant le départ pour Casablanca, jusqu'au Mois d'Avril 1941, car, en 1938, je m'étais engagé pour 3 ans dans l'Armée de l'Air, les 3 années se terminaient le 23 Avril. Mon Chef d'Escadrille me convoque alors dans son bureau et me propose un choix Cornélien :

La démobilisation et retour chez mes parents à Poitiers.

Rester dans l'Armée de l'Air, mais partir dans moins d'un mois en Syrie pour combattre les Anglais (et parait-il des pilotes français qui avaient rejoint Londres). Le lendemain matin, ma décision était prise : ce sera la démobilisation et mon retour à Poitiers chez mes parents. Malgré ma peine de quitter (provisoirement) l'aviation, malgré Mers el Kébir, je ne pouvais me battre contre les Anglais, qui pour moi, représentaient notre seul espoir de chasser l'occupant de France. Nous étions en Avril 1941. J'ignorai l'appel du 18 Juin. La vie en Algérie était agréable, je ne m'imaginais pas un seul instant la vie en zone occupée. « *Je dois vous expliquer ce qu'est le Grand Sachem dont on parle dans les extraits du Journal de Marche, notamment le 22 juillet et le 28 octobre 1940. Ce Grand Sachem était le surnom que m'avaient donné mes camarades du stage de Chasse à Istres. Ce nom m'était resté dans l'Armée de l'Air où j'étais plus connu sous ce nom que sous le nom de Gabard* ». Ce n'est pas tout. En Juillet 1940, je vais chez un coiffeur à Constantine, et lors de la conversation, je l'ai vexé. Huit jours après, mes cheveux commençaient à devenir blond. Je m'étais habitué à ce changement, jusqu'au jour de mon retour à l'escadrille (je rentrais de Casablanca, je crois.), c'était le 28 octobre 1940, mon retour avait été très remarqué grâce à ma chevelure.

La démobilisation

Donc, me voilà en cours de démobilisation. Je prends le bateau à Alger pour Marseille, puis le train jusqu'à Nîmes, (au Camp Marguerite), lieu où se trouvait le Centre Démobilisateur. Ce n'était plus l'ambiance de l'Afrique du Nord, ni de l'Escadrille ; les gens sont tristes, peu aimables, j'ai même été l'objet de reproches lorsque je parlais de mes fonctions de pilote de guerre. La débâcle et la défaite, c'était de notre faute ! Après ma démobilisation, j'ai reçu un bon de transport pour Poitiers. J'ai pris le train à Nîmes, seulement il fallait passer la ligne de démarcation entre le Zone occupée et la zone libre. Cette ligne se

trouvait à Langon (près de Bordeaux) et là, il y avait un contrôle des papiers (je l'ignorais). Après l'arrêt du train, je vois deux feldgendarmes allemands qui contrôlaient les documents pour pouvoir entrer en zone occupée ; pour moi ce fut un choc terrible, car brutalement je suis revenu à la triste réalité de la défaite. Moi qui aimais la liberté et les grands espaces, je me suis senti enfermé, pris dans une souricière. Que faire ? Pour l'instant : subir ! Le voyage se termine à Poitiers, je retrouve mes parents, puis après un long entretien, il fut décidé que je "me cache" chez eux en ne parlant pas de mon proche passé, ni de la guerre, il valait mieux que les Allemands l'ignorent. Pour passer le plus inaperçu possible, j'ai appris le métier de cordonnier afin d'avoir une relative tranquillité pendant quelque temps, en attendant de reprendre la lutte contre les envahisseurs. J'ignorais toujours l'appel du Général De Gaulle du 18 Juin 1940, mais en parlant avec mes parents, ils m'ont appris qu'à Londres le combat continuait contre l'Allemagne. C'est alors qu'ils m'ont fait écouter l'émission "Les Français parlent aux Français" Radio Londres sur le vieux poste de TSF. Cette émission m'a redonné l'espoir et m'a incité à trouver un moyen de lutter contre l'occupant. Étant jeune je pensais être plus tard pilote d'avion et également j'avais été frappé par les exploits du 2ème Bureau, c'est-à-dire l'espionnage. Devant la situation dans laquelle je me trouvais, pourquoi ne pas tenter. Seulement, voilà, on n'entre pas dans un service de renseignements pour demander du travail comme à "l'ANPE". Il me fallait chercher un contact. Je continuais à réparer des chaussures, quand vint dans la boutique de mes parents un monsieur que mon père me présenta : "Mr Egreteau", Secrétaire Général de l'Intendance de Police à Poitiers. L'Intendant de Police étant l'autorité chargée de gérer l'Administration et le Matériel de la Police pour la région du Poitou (5 départements : Vienne, Deux-Sèvres, Vendée, Charente et Charente Maritime). Cela pour dire que ce Mr Egreteau pouvait présenter un certain intérêt pour moi, d'autant plus que c'était un ami de mon père. Lors d'une conversation avec ce monsieur, il me demanda si dans mes relations je connaissais des Officiers ou des Sous-Officiers de l'Armée Française, dans le but de leur proposer d'entrer dans la Police afin de les protéger et éventuellement de les avoir sous la main en cas de besoin, ceci dit dans le bon sens, c'est-à-dire lutter contre l'occupant. Nous avons sympathisé puis nous sommes séparés. Nous étions vers le mois de mars 1942. Je continuais le travail avec mes parents, lorsque les autorités françaises de Vichy créèrent le Service du travail obligatoire (STO) obligeant pour cela tous les Français de 18 à 50 ans (je crois) à se faire recenser pour ce STO (sous-entendu : travail dans les usines d'armement en Allemagne). Bien

entendu, j'ai refusé de me faire recenser, seulement, me trouvant alors passible de sanctions, il fallait me cacher. Cela se passait début novembre 1942. Il me fallait passer en zone libre, seulement j'étais dans l'illégalité, ne m'étant pas fait recenser. Aussi, je me suis adressé à une amie, à Jardres, village de la Vienne sur la ligne démarcation, Mademoiselle Braconnier, elle était institutrice dans ce village et elle connaissait un cultivateur qui acceptait de me faire passer en zone libre. Je me suis mis dans un sac de pommes de terre, avec d'autres sacs de pommes de terre, bien à l'intérieur du chargement, car les Allemands donnaient des coups de baïonnettes sur les sacs extérieurs d'une façon routinière. Bref, je me suis retrouvé en zone libre et je suis allé à une ferme (La Baudenalière) près de Tercé (Vienne). Il est à noter que presque simultanément à mon passage en zone libre, Le 7 ou 8 Novembre 1942, les Américains débarquent en Afrique du Nord, ce qui provoque l'invasion de la zone libre par les Allemands. Bien que dans une relative tranquillité, cette solution ne pouvait être que provisoire. J'ai rejoint la ville de Chateauroux (en vélo) pour essayer de trouver un avion sur l'aérodrome pour tenter de rejoindre l'Espagne ou l'Angleterre. Hélas, rien. Je suis revenu à ma ferme et j'ai appris alors, par un messager inattendu que Mr Egreteau de l'Intendance de Police suivait toujours mes pérégrinations, et avait l'intention de me faire entrer dans la Police. Donc, fin janvier 1943, je me rends à Poitiers pour y subir les épreuves du concours d'entrée dans la Police. Quelques jours après, j'apprends (sans surprise) que je suis reçu et affecté au Commissariat de Police de Poitiers à compter du 10 Février 1943. Je me présente donc le 10 Février 1943 au Commissariat de Police de Poitiers et après présentation au Commissaire Central, il me dit que dans quelques jours, je partirais faire un stage de formation de Gardien de la Paix. Quelques jours après, je pars donc en stage pendant environ 6 semaines, puis je prends officiellement mes fonctions à Poitiers. J'étais alors en sécurité, je gagnais ma vie, mais puisque pour l'instant je ne pouvais piloter, j'ai cherché un contact pour faire du renseignement et participer ainsi à chasser les Allemands de France. Vers le début de l'année 1943, un brigadier nommé V....., un de mes amis, car ancien sous-officier parachutiste, nous avions sympathisé, qui en quittant son service m'interpella et me demanda s'il m'était possible d'aller sur un pont de chemin de fer à l'entrée de Poitiers, vers 3 heures 30 du matin, un train de marchandises devait passer avec des véhicules blindés, de les compter et de lui donner le chiffre lors de son passage au Commissariat en début de matinée. Ce que je fis, mais intrigué par cette mission bizarre, je lui ai demandé pourquoi. Il m'a répondu, nous en reparlerons dans quelques jours. Peut-être une huitaine de

jours après, il m'a avoué ce qu'il faisait : agent de renseignements pour le BCRA. (Bureau Central de Recherches et D'Actions), service rattaché au Bureau du Général de Gaulle à Londres. Je ne croyais pas à une telle aubaine. Mon camarade me dit que son Chef, le Lieutenant De F...., de l'Armée Française lui avait demandé de trouver un agent susceptible de faire du renseignement avec lui. Quelques jours après cette conversation, il m'a demandé si j'acceptais ce type de travail. J'ai, bien entendu dit oui. Alors nous nous sommes retrouvés au domicile du Lt De F...., Rue Bourbeau à Poitiers. Évidemment nous n'étions que tous les trois. Après m'être présenté au Lt De F...., ce dernier me demanda si j'acceptais de travailler pour le BCRA. J'ai accepté sans hésiter, puis il m'a donné les consignes de travail, c'était assez compliqué, car évidemment c'était le secret absolu, personne ne devait connaitre mon appartenance à ce service (ni parents ni femme, ni amis, etc.) J'appartiendrai ainsi aux Forces Françaises Combattantes - Réseau Hunter – en qualité d'Agent P1. Je repris ensuite mon travail de Police, tout en travaillant pour la Résistance. Ainsi, plusieurs mois passèrent, je m'adaptais très bien à mes fonctions d'Agent S.R., quand vers le mois de Mars 1944, le Commandant de Police LASSEUBE vint me voir pour me demander si j'accepterai de devenir gérant d'un Mess de la Police (à créer). J'avais seulement 24 ans, je venais d'être nommé sous brigadier, et je n'avais jamais fait ce travail. Enfin, après un entretien assez ardu avec ce Commandant, j'acceptais. Beaucoup de travail, c'était bien sûr l'occupation, il fallait tricher avec les règlements sur les restrictions de nourriture. J'avais à nourrir les fonctionnaires de police, mais aussi ceux de la Préfecture, des Pompiers, des Ponts et Chaussées, ...etc...Comme personnel j'avais un chef cuisinier, 2 anciens militaires (1 Sénégalais (catholique) et 1 Dahoméen (musulman)), il y avait problème lorsqu'il y avait du porc au menu, deux femmes aux cuisines et quelques serveuses et serveurs. Je dois ajouter que le travail de gérant était plutôt fait par le Commandant Lasseube, mon rôle se limitant surtout à la comptabilité et à la réception des clients. Après quelques jours (une quinzaine, peut-être) je me suis posé une question, car outre les fonctionnaires habituels, j'ai eu à nourrir, dans une pièce réservée aux invités, les chefs des services de la police politique français (la SAP) notamment, quelques policiers allemands dont la gestapo, etc... Ces gens-là m'apportaient souvent des renseignements intéressants, seulement, il me fallait être très prudent, car le moindre faux pas pouvait m'emmener au peloton d'exécution. J'ai dit plus haut que je m'étais posé une question, je me la pose encore aujourd'hui. Pourquoi, venant d'être intégré dans les services de renseignements français, je quitte mon travail de

policier pour celui de gérant d'un mess de la police, fréquenté par des invités un peu particuliers. J'en avais parlé au Ltt De F.... (mon chef de réseau), il n'était pas au courant !! Je suis resté dans ces fonctions jusqu'à la libération de Poitiers, (enfin une quinzaine de jours…après la libération). Seulement j'ai eu un problème qui aurait pu m'être fatal. En effet, Poitiers a dû être libéré le 6 septembre 1944, le lendemain en début d'après-midi, une voiture des FFI. (Forces Françaises de l'Intérieur) s'arrête devant le mess et 2 hommes en descendent, mitraillettes à la main et viennent m'arrêter. Ils me conduisent dans un bureau de fortune avec un monsieur qui n'avait qu'un bras, en civil avec un brassard, qui commence à m'interroger. Tout cela avec mitraillettes dans le dos. Il était environ 14 heures. Je lui disais qu'il se trompait et que moi aussi j'appartenais à la Résistance ; il persistait dans son idée que je travaillais avec les Allemands. J'avoue que je trouvais le temps un peu long, car en cette période les exécutions sommaires allaient bon train. J'avais cependant un peu d'espoir, car comme tous les jours j'avais rendez-vous à 17 heures, dans un lieu qui changeait quotidiennement, pour rendre compte au Ltt De F.... de mon travail. Vers 17 heures 30, alors que la conversation commençait à s'envenimer, arrivent Le Ltt De F.... avec mon ami V..... qui m'enlèvent brutalement et me sortent de cette pénible situation, le Ltt De F.... ayant une explication avec le manchot, celui qui m'avait fait arrêter. Je dois reconnaître aujourd'hui, après 65 années, que ce mess était un nid d'agents de renseignements, il y avait même eu quelques quiproquos malencontreux, par exemple : j'avais neutralisé une serveuse en la faisant enlever par des membres de la Résistance, car je l'avais prise pour un agent allemand alors que c'était un agent F.T.P. (Francs-Tireurs et Partisans, communiste). Quelques jours après cet "incident", (mon arrestation), je recevais une carte type professionnelle certifiant notre appartenance au Services Spéciaux et demandant aux forces de libération de nous porter aide et assistance. Ceci pour éviter que de telles arrestations se reproduisent, je n'avais sans doute pas été le seul à être inquiété. Je dois dire que le BCRA. (Nom de début de mon organisation) est devenue la DGSS. "Direction Générale des Services Spéciaux", organisme qui actuellement s'intitule je crois DGSE. Les Allemands ayant quitté une grande partie de la France, dont la région de Poitiers, je décide de reprendre du service dans l'Armée de l'Air, comme pilote de chasse.

De retour dans l'Armée de l'Air

La guerre est pratiquement terminée en France. J'ai repris du service dans l'Armée de l'Air en qualité de Pilote. Nous étions approximativement début

Novembre 1944. Je suis ensuite dirigé sur la Base Aérienne de Tours (Indre et Loire) aux fins d'incorporation puis après une attente d'environ d'un mois, ce n'est que le 13 Décembre 1944 que je décolle de Marignane à bord d'un Dakota avec quelques autres pilotes pour Rabat. Nous sommes très bien reçus par les autorités marocaines. Puis après quelques jours passés à Rabat, nous nous dirigeons sur Casablanca, où nous passons les Fêtes de fin d'année. Début janvier 1945, nous partons vers Kasba Tadla Village perdu dans le centre est du Maroc, au pied de l'Atlas, où se trouve un terrain d'aviation militaire d'entraînement à la Chasse. Les vols commencent le 3 Janvier 1945 sur Morane 230 et BT.13 pour la voltige, et sur Stamp pour le vol sur le dos, sur bimoteur Caudron C.78 pour le P.S.V., sur A.24 Dauntless (gros avion embarqué biplace de la Marine) pour entraînement sur grosses machines avant d'être lâché sur monoplace Curtiss P.36. Je suis ensuite dirigé sur Mecknès au C.I.C (Centre d'Instruction de Chasse) d'où je reprends l'entraînement sur bombardier en piqué Curtiss P.40 (Tomawack), l'entraînement consiste en combats aérien classiques, mais aussi tirs sur cible au sol, bombardement en piqué, mitraillage sur cible mouvante au sol, attaques de convoi, ponts, etc..., tirs sur cible en vol (manche à air). Ce type de travail était dans l'ensemble nouveau et passionnant pour moi. Il avait duré 2 mois : Février et Mars 1945.

Dès le début d'Avril, ce fut le lâché sur P.47 (Thunderbolt). Cette adaptation au P.47 dura environ un mois (Avril). Je faisais le même travail que sur P.40. Début Mai 1945, ce fut la fin du stage. Comme j'étais très bien classé, j'ai pu choisir mon ancien Groupe de Chasse, le G.C. III/6 qui était stationné à Strasbourg, et la même escadrille avec en plus (cerise sur le gâteau) mon ancien mécanicien : Bertrand.

Le 12 Mai 1945, jour de mon arrivée à Strasbourg en P.47, venant de Casablanca (convoyage), j'apprends la fin de la guerre depuis le 8 Mai évidemment. Ce fut pour moi une excellente nouvelle, mais avec un regret : celui d'arriver trop tard, car je me sentais parfaitement formé pour terminer le travail avec mes camarades. J'ai alors repris ma vie en escadrille, mais en temps de paix. Vols d'entraînement. Beaucoup de survol de l'Allemagne, des villes bombardées et totalement détruites, de Berstengaden et du nid d'aigle d'Hitler ...etc... Bref, j'avais retrouvé la vie calme et relativement monotone d'une escadrille en temps de paix. Ceci, jusqu'au 15 Octobre 1945, jour où une note du Ministère de l'Air arrive à l'Escadrille demandant aux anciens membres de la Police, rappelés à l'activité après la libération de leur ville, (c'était donc mon cas) de vouloir choisir entre rester dans l'Armée de l'Air ou retourner dans la Police.

Après réflexion, j'étais marié et j'avais une petite fille de 2 ans, le Groupe de Chasse 3/6 devait partir pour l'Indochine et certaines gens optimistes me disaient que bientôt, il y aurait des avions dans la Police, j'ai alors opté pour mon retour dans la Police. Le 1er Novembre 1945, je reprenais mes fonctions au Commissariat de Police de Poitiers. J'avais été nommé Brigadier le 1er Octobre 1944. Bien entendu je conservais mon Grade.

Fin de carrière dans la police

Me voici de retour au Commissariat de Police de Poitiers, je suis chargé de créer un nouveau service qui maintenant a pris le nom de police de proximité. J'avais environ 10 Gardiens de la Paix sous mes ordres, un par quartier, qui devaient rester en contact avec les habitants et s'informer de ce qui n'allait pas (sécurité, salubrité, circulation, etc ...). Ce service fonctionnant bien, j'y suis resté jusqu'à ce qu'une note du Ministre de l'Intérieur recherche des volontaires pour devenir Motocycliste des BRM (Brigade Routière Motocycliste), c'étaient les premières formations de Police Routière en France. Le siège de la BRM serait Poitiers, nous serions une vingtaine de motocyclistes avec les 5 départements de la Région Poitou comme rayon d'action. J'ai été intéressé par cette proposition, et en début 1949, je pars à l'École de Sens pour la formation motocycliste de police routière. Ainsi, le 16 Juin 1949 la BRM de Poitiers commence à fonctionner. Le travail était intéressant pour moi, mais j'attendais les avions promis. Quelques années après, nous perdons notre autonomie de BRM pour être rattaché aux CRS. Peu de changement pour moi, mêmes locaux, même travail. Le 1er Janvier 1954, je suis nommé Brigadier-Chef et je suis désigné pour prendre le Commandement du Peloton Motocycliste de la CRS 6 à Nice. Affectation très agréable sur la Côte d'Azur. Rayon d'action : tout le Sud Est de la France. Beaucoup de travail. Le 16 Avril 1956, je dirige l'escorte motocycliste française pour le mariage du Prince de Monaco Rainier avec Grâce Kelly. Ceci, jusqu'à fin 1957, un télégramme arrive au service radio de la CRS-6 demandant des candidats pour devenir pilotes et mécaniciens au Groupement Hélicoptère de la Protection Civile. Bien entendu, je suis volontaire. L'année 1958 se passe pour moi en stage de formation de pilote, puis de vol en montagne, j'attendais alors mon affectation, quand vers la fin de l'année 1958, le Chef du Groupement Hélicoptère me demanda d'effectuer le stage d'Officier de Paix à l'École Nationale de Police à Saint Cyr au Mont d'Or. J'ai tout d'abord hésité, car faire encore un stage qui n'avait aucun rapport avec l'Aviation ne m'enchantait pas. Enfin, j'ai accepté sous réserve de pouvoir m'entraîner au pilotage lors de mes temps libres. Ce qui fut accepté. Après 7 mois de stage, je sortis Officier de Paix

(Lieutenant) et suis affecté à la Base de Lorient, nous étions en septembre 1959. Je pris mon travail de pilote avec beaucoup de plaisir, l'ambiance de la Base me rappelait un peu la vie d'escadrille. En janvier 1960, il y eu le malheureux accident de Dumas Leberger sur la Barre d'Ethel (Morbihan). Puis après le départ du Capitaine Vallet (des Sapeurs-Pompiers de Paris), je pris le commandement de la Base, en février ou mars 1960. Ce commandement, je l'ai assuré jusqu'à fin juillet 1965, venant d'être nommé Capitaine, j'avais été désigné pour devenir Chef de Base à Perpignan. Le 16 Janvier 1974, je suis nommé Commandant. Je suis donc resté à Perpignan jusqu'en 1975 (13 Octobre) pour partir à la retraite, j'avais 56 ans.

Pour conclure, ce document représente simplement ma vie, non pas celle d'un héros, loin de là ! Ce n'est pas du tout mon idée, mais celle d'un homme qui a vécu une période un peu particulière de l'histoire de France avec ses aléas. J'aurais pu m'étendre davantage sur différentes anecdotes, mais cela aurait pris une éternité. À mon âge il vaut mieux être bref.

Raymond devant un P47, avion qu'il a le plus apprécié de toute sa carrière

Les débuts de la 11ème Brigade

Général LANSOY

Evoquer la vie de la 11ème Brigade de Chasse : vaste sujet, lourde responsabilité et, selon une expression récemment à la mode : "devoir de mémoire" !

Devoir difficile pour le doyen que je suis. Aussi, bornerai-je à évoquer le souvenir de ce qu'on appelait de mon temps : "La 11ème brigade aérienne et la base aérienne 116 Saint-Sauveur". Brillante unité que j'ai eu l'honneur de commander de fin mars 1957 à fin novembre 1958. Succédant à deux aviateurs de l'ancienne école : le colonel Martre qui avait essuyé les plâtres, puis le colonel Guizard qui les avait repeints.

Tout baignait dans l'huile à mon arrivée. Avec l'aide d'une pléiade d'officiers parfaitement qualifiés, un commandement de brigade aérienne est sans doute plus aisé que celui d'une escadrille isolée en campagne. Je pense en particulier aux escadrilles de T6 en Algérie… mon prédécesseur me met donc au courant du fonctionnement d'une organisation bien au point : trois escadrons de 25 F84F chacun, des services techniques services généraux bien rodés, plus de 2000 personnes à gérer, un encadrement solide. Après les présentations aux commandants d'unités et aux chefs de service, ainsi qu'aux autorités régionales et locales, civiles et militaires, le colonel Guizard me transmet ses consignes, ses recommandations et… un paquet de billets de tombola à vendre dans les six mois, destiné au financement de la toute nouvelle chapelle "Notre-Dame des ailes". Il y en avait pour 8 millions (anciens), je crois. Cette opération à elle seule pourrait faire l'objet d'un roman… je n'en parlerai donc plus. Parmi ces recommandations, la plus importante concerne la conduite à tenir vis-à-vis de Monsieur le "député-maire-ministre de l'air". Recommandations que je me forcerai de respecter, "Within limits", comme disent les Anglais.

Monsieur Maroselli "marro" pour les Luxoviens, membre important du parti radical socialiste, avait une réputation bien établie, grâce au chansonnier Jean Rigaux. Le recevant sur la base à son arrivée de Paris presque chaque samedi après-midi, en même temps qu'une section en armes lui rendait les honneurs, les relations devinrent cordiales. Dès que la "maison du colonel" dont il avait choisi l'emplacement près de l'établissement thermal fut prête, il venait volontiers en fin d'après-midi commenter les événements politiques, en toute simplicité, un verre de whisky à la main. Il se faisait aussi un devoir d'assister à toutes les prises d'armes et aux diverses réceptions organisées au mess des

officiers et des sous-officiers. Il présida même avec Madame Maroselli le bal public organisé par le foyer du soldat dans la grande salle du nouveau casino.
Le colonel Guizard parti, après une prise d'armes d'adieu, mon premier souci fut de me faire briefer par le commandant d'escadre sur les problèmes opérationnels et sur le F84 F sur lequel je n'avais jamais volé. Le commandant BIHET dont j'avais fait connaissance quelques années plus tôt dans la chaude ambiance d'un stage de ski à Saint Anton, m'invita à dîner en famille. Dîner très gai où nous évoquâmes les bons souvenirs du passé, remettant à plus tard les problèmes opérationnels de l'heure. Le lendemain de ce dîner, plus exactement le 5 avril 1957, BIHET se tua au cours d'un exercice de passage à Mach 1. Me rendant aussitôt sur les lieux de l'accident, je constatais que le pilote n'avait pu redresser, l'appareil étant rentré dans le sol à la verticale. Puis, je dus faire part de cette nouvelle à Madame BIHET, démarche on ne peut plus pénible surtout après le sympathique dîner de la veille. Et puis il fallut réagir : LABOUCHE fut nommé commandant d'escadre et la vie continua. Lâché un mois plus tard sur F-84F, sous le contrôle du major Turner, conseiller technique et pilote exceptionnel détaché du MAAG (Military Assistance Advisory Group), je poursuivis mon entraînement à raison de quatre à cinq heures par mois. C'était peu, mais cela permettait de maintenir le contact avec les escadrons.
La 11ème escadre devait avoir le vent en poupe, car elle fut choisie la première pour recevoir les tout nouveaux avions supersoniques à postcombustion : North American F-100. Opération franco-américaine remarquablement organisée par le haut commandement français et l'US Air Force et cela dans la plus grande discrétion. Dès octobre 1957, nous voyons partir notre conseiller américain le major Turner muté au MAAG à Paris. Nous ne savons pas pourquoi et nous le regrettons amèrement. Cet officier était en effet unanimement apprécié et estimé pour ses qualités techniques et humaines. Un peu plus tard est annoncée une visite de la base par le directeur du MAAG, le général Babcock et quelques-uns de ses adjoints, accompagné du général VENOT, major général de l'armée de l'air. Amphi de présentation de la brigade en anglais et en français.
En mars 1958 un certain nombre de pilotes nommément désignés par Paris, vraisemblablement sur les conseils du major Turner, partent pour la base de Nellis USA où ils seront transformés sur F-100. En mars 1958, arrive à Luxeuil tout un matériel d'instruction (maquette, circuit etc.…) suivi par une équipe d'instructeurs américains sous les ordres du major MANNI. Pilotes et mécaniciens, y compris le commandant de brigade, suivent l'intégralité de l'instruction au sol sur F-100 entre avril et mai. Le 19 mai 1958 a lieu le premier

vol sur F-100 biplace aux couleurs américaines pilotées par Monsieur Debolt, vice-président de la société North American avec en place arrière votre serviteur. (Avion numéro 3940). La mission : démonstration de montée au plafond de l'appareil. À 17 000 pieds, vol interrompu à ma demande à la suite d'un soudain pneumothorax spontané. Transporté à l'hôpital de Dijon, puis celui de Clamart (hôpital Percy) où je restais jusque vers le 20 juillet, je ne rejoindrai mon poste que vers le 10 septembre 1958. Interdit de vol sur avions à réaction pour un an, je volerai de temps à autre sur NC 701 Siebel bimoteur à une altitude inférieure à 2000 mètres. Pendant mon absence, la 11ème brigade fonctionnera, semble-t-il, parfaitement bien sous les ordres du lieutenant-colonel CAVAROZ, du moins c'est ce que je suppose. Comme quoi le chef n'est pas indispensable ! Seuls les exécutants le sont réellement ils en firent la démonstration ! Je citerai cependant de cérémonies importantes qui ont dû laisser quelques traces chez quelques-uns de notre amicale.

La première, à laquelle je participais, fut la bénédiction de la chapelle Notre-Dame des ailes, par le cardinal Feltin, archevêque de Paris, aumônier général des armées, et… qui plus est, natif du département de Haute-Saône : la plus haute autorité ecclésiastique française du moment. Organisée par notre sympathique aumônier Monsieur l'abbé Millesse, ce fut une réussite parfaite, mais le déjeuner fut un véritable casse-tête chinois, (au point de vue protocole), pour votre serviteur. Entre un ministre, député, maire : Monsieur Maroselli, un archevêque, les plus hauts dignitaires de l'église, le préfet de Haute-Saône représentant de l'État dans son département, Monsieur BONIS CHARAUCLE, le général commandant le premier CATAC, le générale STEHLIN, le général commandant la région aérienne, le commandant de la subdivision militaire….

Ce fut le problème de ma vie…

La seconde, à laquelle je n'assistais pas, fut l'inauguration de la base aérienne "Colonel Papin" sous la présidence du chef d'état-major général de l'armée de l'air, le général Gelée, organisé par mon camarade le lieutenant-colonel CAVAROZ ; y participaient beaucoup de généraux de l'armée de l'air en activité et quelques-uns des anciens du groupe de chasses 2/7 dont le colonel Durieux, commandant du groupe pendant la campagne 39/40, le colonel Hugo, le général Gauthier, bien connu sous le nom de "GG" et… Monsieur Moulymar premier adjoint au maire et bien d'autres dont j'ai oublié le nom. Toutes ces cérémonies et gueuletons ne doivent pas faire oublier que la guerre d'Algérie battait son plein et que discrètement, la 11ème escadre y participait, mine de rien, comme d'ailleurs l'ensemble des escadres de chasse. À tour de rôle nos pilotes de Jet

partaient relever leurs collègues volants sur avions T6, un monomoteur d'entraînement converti en bombardier. Surchargé, sous motorisé, opérant le plus souvent en zone montagneuse et en atmosphère surchauffée, volant à quelque 140kts, cet appareil était plus difficile à piloter qu'un Jet volant à près de 1000 km/h. Quant aux conditions de vie, je pense qu'elles n'étaient guère enviables. Il fallut aussi envoyer des appelés en renfort : une quinzaine de soldats je crois, furent désignés sur la base, dont un première classe aide armurier qui refusa tout net de participer à cette opération. *« L'Algérie ce n'est pas mon pays, je n'ai rien à y faire »* ; un gaulliste sans le savoir et un précurseur ! Il passa trois mois au secret dans les locaux disciplinaires de la base aérienne 116, sur ordre supérieur, en attendant son jugement au tribunal militaire : chapeau ! Condamné à trois mois de prison, il fut immédiatement libéré et affecté à une autre base. J'aimerais bien le revoir pour continuer nos entretiens de l'époque, s'il s'en souvient.

Pendant que la 11ème brigade vit sereinement à Luxeuil, la guerre s'enlise en Algérie et les conditions politiques se détériorent :

- 13 mai 1958 : putsch Alger (tentative), le ministre Félix Gaillard démissionne.
- 28 mai : démission de Monsieur Pfimlin qui a remplacé Monsieur Gaillard.

Monsieur Coty, président de la République fait appel au général De Gaulle. Dans la tourmente Monsieur Maroselli perd son job de ministre et un peu plus tard celui de député.

Les événements s'accélèrent :

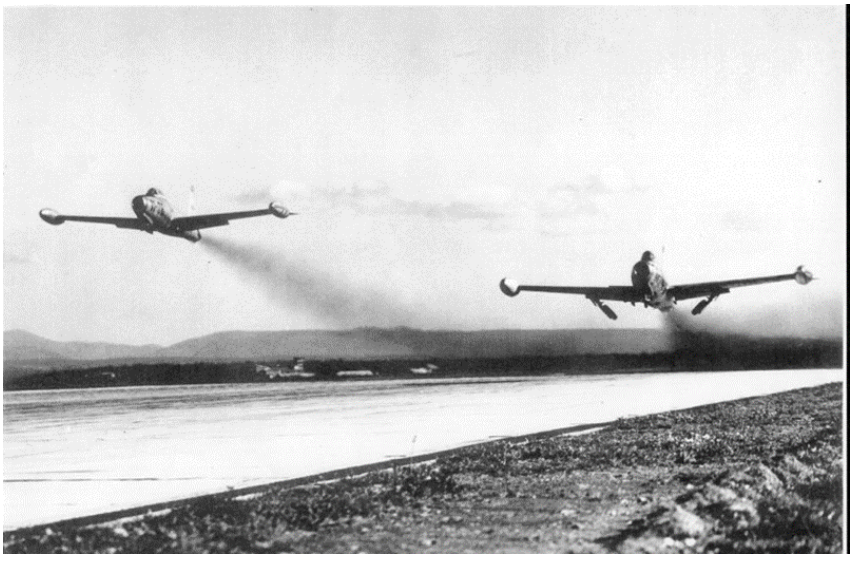
- 28 septembre : référendum
- 5 octobre : nouvelle constitution
- 23 novembre : élection Assemblée nationale

Monsieur Maroselli offre aux officiers de la 11e brigade invités par carton personnel, un très brillant cocktail apprécié de tous pour la qualité du champagne et des amuse-gueules. Il tient aussi au grand casino une réunion électorale avec débat contradictoire prévu, à laquelle assistera l'ensemble des sous-officiers dînant au mess ce soir-là. Arrivant tous ensemble, bien avant le début du débat et prenant d'assaut la totalité des sièges du balcon, ils feront craindre le pire aux services d'ordre du candidat. Ce fut, je pense, une bonne partie de rigolade. Il n'y eut pas de bagarre. L'élection eut lieu, le parti radical balayé par la lame de fond UNR (gaulliste) et Monsieur Maroselli avec lui. Un certain Monsieur Clerget fut élu, totalement inconnu des aviateurs. Quelques

jours plus tard le remplacement du colonel Lansoy par le colonel Le Groignec à la tête de la brigade se fait au cours d'une cérémonie où comme d'habitude les autorités civiles et militaires locales sont invitées. Le nouveau député, Monsieur Clerget, est présent et semble heureux d'être là. Par contre Monsieur le Maire brille par son absence. Il ne s'est pas fait représenter non plus. Ce même jour dans l'après-midi je lui rends visite en poignard et gants blancs et lui exprime mes regrets pour son absence du matin. "Que voulez-vous, les aviateurs ont voté contre moi". C'est bien regrettable si cela est vrai, mais je n'y suis pour rien, d'autant plus que je me demande sur quelle base on peut proférer une telle affirmation. Je n'ai pas revu Monsieur Maroselli depuis cette visite, je crois que le colonel Le Groignec a entretenu avec Monsieur le Maire des relations correctes.

N'ayant pas pu exercer mon métier de chasseur pendant mon temps de commandement, je retournais à Luxeuil en avril 1959 pour faire un stage comme "caporal pilote" au groupe 2/11 Vosges où l'adjudant-chef Torrès après deux séances en double commande sur F-100 biplace me déclara "apte solo". Merci à l'escadron 2/11 Vosges, et à ses commandants successifs le capitaine Marchand le capitaine Huguet qui m'ont permis d'effectuer une quarantaine d'heures sur ce merveilleux appareil, merci à l'adjudant-chef Torres qui m'a remis le pied à l'étrier.

Et vive la 11ème Escadre de chasse qui m'a si bien traité.



1954-Luxeuil-F84G

La 11ème Escadre vs la 7ème

André CARBON

Dans les années 70 – 80, on ne peut pas dire que c'était le grand amour entre la 11EC et la 7EC. Tradition bien française, animosité, rivalité,… appelez ça comme vous voulez, mais à la 11 et à la 7 on ne faisait pas la même chose et surtout pas de la même manière. À mon sens, pour expliquer cet état de fait il y avait deux raisons : l'avion et la mission.

La mission principale de la 7EC était la mission nucléaire tactique. Il fallait aller déposer une bombe nucléaire de l'autre côté du rideau de fer, par tout temps et suivant le concept de l'époque TBA TGV (Très basse altitude et très grande vitesse). La mission s'effectuait à un seul avion inclus dans un train d'autres avions et ce, dans un cadre très rigide que ce soit en vol ou au sol. Compte tenu de la puissance de l'arme et du concept de dissuasion, il n'y avait pas d'autres alternatives que de respecter à la lettre près les consignes et les contraintes rattachées à cette mission. Je l'ai vraiment compris (eh oui, j'ai aussi fait 2 ans au 1/7 comme commandant d'escadrille) lors d'un exercice réel "Cerisier Rouge". J'ai dû introduire la boule de plutonium dans l'arme réelle à l'aide d'un outil spécialisé ; elle était à une température de 80 °C, et on m'avait conseillé de toucher le container de transport qui de ce fait était tiède. Lorsqu'ensuite j'ai mis en route, j'ai pris conscience que ce que j'avais sous l'avion n'était pas une simple bombe de 400 kg. Je pense aussi que c'était un des buts de cet exercice…

La mission de la 11EC était l'assaut conventionnel. "À Toul, il manquait toujours dix sous pour faire cent balles" ; c'était le domaine de l'improvisation et de la démerde. Dans l'ensemble ça marchait plutôt bien et les initiatives du lance-leurre de queue, le puits de navigation et le phare de ravitaillement en vol n'auraient pas pu voir le jour dans un cadre d'évolution aussi rigide que celui de la 7EC. Parfois, c'était même "border line" ; les premiers tirs de 125 kg qui ont été réalisés en Afrique le furent en ouverture domaine. Lorsque les pétafs eurent monté les bombes, ils ont constaté que les vis calantes destinées à… caler les bombes, n'étaient pas assez longues et ne remplissaient donc pas leur rôle puisqu'elles n'étaient pas en contact avec ces fameuses bombes. « *Que cela ne tienne ; on va mettre des cales en bois en attendant d'avoir les bonnes !* »

Pour ce qui est des avions, la 7EC a reçu les premiers Jaguar mis en service dans l'armée de l'air en 1973 soit deux ans avant la 11EC. Elle volait avant sur Mystère IV…, et le gap entre les deux avions était significatif ; moteurs avec PC (qui ne poussaient pas trop, mais plus que celui du M IV), calculateur de navigation, dirigibilité, perche de ravitaillement, contre-mesure… Les gens étaient donc très contents, ont encensé l'avion et l'ont fait savoir ! Par contre quand le Jaguar est arrivé à la 11EC, ce fut un autre son de cloche, car l'avion à remplacer était le F-100 : un avion américain, la bêêête, un avion d'homme. Hormis le calculateur, le F-100 n'avait rien à envier au Jaguar. C'était même l'inverse surtout au niveau robustesse ; la "grosse tôle" américaine avait fait place à une structure en nid d'abeille qui n'arrêtait pas de se déformer et qui était très sensible aux chocs latéraux ! Et en plus le Jaguar était le premier avion spécialisé pour la basse altitude (moteur double flux, charge allaire importante), ce qui présentait surtout l'inconvénient de lui conférer des qualités de manœuvrabilité au-dessus de 20 000ft plutôt limitées. Et quand on sait ce que représentait à l'époque le combat tournoyant en altitude, quelle honte d'aller se faire "tirer" dans un avion tout neuf, par les autres chasseurs type Mirage. Pour résumer, vous aviez d'un côté les pilotes de la 7EC très contents de leur avion alors qu'à la 11EC ils regrettaient pratiquement tous leur ancienne monture ; ça ne pouvait être sans conséquence. Cela se concrétisait parfois par des choses un peu bizarres comme par exemple la configuration de vol Jaguar. Pour effectuer sa mission principale, les avions de la 7EC étaient équipés de 2 bidons sous les ailes (6J) et l'arme nucléaire en ventral. Configuration qu'on retrouvait bien évidemment pour l'entrainement. Pour la 11EC, la configuration standard était un bidon en ventral (6F) et l'armement sous les ailes. À la 11EC il était hors de question de voler en 6J ! Je me souviens d'un détachement à Libreville en 1981, où il était envisagé à l'époque, d'aller bombarder le terrain

de N'Djamena. Le détachement précédent (de la 11EC) avait préparé la mission et lors de la passation des consignes et du briefing, j'avais constaté qu'ils avaient prévu les Jaguar en 6F, plus des bombes anti-pistes sous les ailes. Avec cette configuration il fallait ravitailler 4 ou 5 fois ; quand j'ai demandé pourquoi ne pas faire la mission en 6J (ce qui aurait nécessité seulement 2 ravitaillements), la réponse est arrivée nette et non négociable : « *il n'en est pas question, c'est la configuration de la 7 !* »

Même si "cette différence de procéder" s'est estompée avec le temps et le départ des anciens du M IV et du F-100, il en est toujours resté quelque chose en métropole, mais qui n'avait plus cas lors de missions réelles en OPEX. Le récit du Capitaine Bonnaffoux (page 214) en est la preuve.

Configuration de la 11EC : 6F en haut et de la 7EC en bas : 6J + AN 52

LE "NOUAT"

Par Jean-Pierre ETIENNE dit "grosse baffe"

Nous connaissons le "Dahut", vous savez cette bestiole de montagne qui a la particularité de posséder les deux pattes de gauche plus longues que celles de droite (selon le sens de la marche à flanc de coteau). Nous connaissons également, du moins pour ceux d'entre nous qui ont trainé leurs guêtres en Afrique, le "CROCOLION", vous savez ce bizarre animal muni d'une tête de lion dont l'arrière-train est constitué d'une tête de crocodile ! Bon il est vrai que l'approcher relève de la gageure, hargneux et colérique qu'il est ! Mettez-vous à sa place, ne seriez-vous pas exaspérés de ne pouvoir (configuration oblige) satisfaire quelques besoins naturels.

Mais le "N'OUAT", le "NOU'AT" ou bien encore le "NOUAT" ?

Cela pourrait être un particulier de l'Afrique profonde ou un « Gaulois » bien de chez nous. Eh bien non, c'est un ancien de notre bonne vieille BA 136, mais surtout un ancien de notre feue 11e Escadre de Chasse. Il se trouve maintenant dans l'un ou l'autre des "quatre coins de l'Hexagone" les autochtones l'ont surnommé ainsi… certainement à force d'entendre les gaillards de la 11EC se référencer par cette expression : « *nous à Toul* ».

O combien la regrettent de ceux qui sont passés à ceux qui l'ont accueillie. Bien sûr ces derniers stressaient un peu (beaucoup) dès qu'ils apprenaient que "roi de la débrouille ou de l'embrouille" (au choix) arrivait. Comment étaient-ils désolés lorsqu'ils se sont retrouvés sans "NOUAT" à fustiger ou à qui faire appel en cas de M… ! Besoin d'un coup de main ? SVP, envoyez-nous quelques "NOUAT de choc" (exemple parmi tant d'autres d'une expédition hors métropole). Et toujours (ou presque) la bonne humeur qui allie l'utile à l'agréable, car le "NOUAT" sait festoyer à l'invite d'un pot agrémenté de "NOUAT de cajou", suivi d'un bon gueuleton évidemment. Voilà un peu de l'histoire du "NOUAT", inimitable, irremplaçable… peut-être qu'un jour… ! "Saint NOUAT", SVP réactualise le "RES NON VERBA"

Pour un "NOUAT" rien n'est impossible

Par Jean Yves DAGORN, mécanicien au GERMAS de Toul de septembre 1982 à août 1993.

À propos de "boîte", je voudrais vous conter une petite anecdote dont j'ai été l'objet. En effet de septembre 1996 à août 1997, j'étais le chef de hangar de

l’escadron de chasse 1/3 "Navarre" stationné comme vous le savez tous sur la base de Nancy Ochey.
J’ai beaucoup apprécié mon passage dans cet escadron, cependant mes camarades, connaissant tous mon appartenance passée à la « 11 » et ayant entendu trop souvent à leur gré vanter les mérites bien connus de cette prestigieuse unité, décidèrent de m’infliger une sanction exemplaire. À l’occasion de la Saint Éloi 1996, le conseil des mécaniciens décida de punir trois individus du 1/3 : 1 pilote et deux mécaniciens dont je faisais partie. Pour ma part, traite à l’unité, je fus condamné par Saint Éloi à avaler, en place publique, deux boudins antillais froids. La punition fut pour moi redoutable, je faillis vomir à maintes reprises. Mais je n’en ai pas tenu rigueur à mes chers camarades de la trois, car je suis passé pour un "martyr".

Michel CROCI

Est né le 26 Juillet 1944 à Montmartin sur mer, dans la Manche. Le 4 Novembre 1963, titulaire du baccalauréat, il entre dans l'armée de l'air pour devenir pilote. Après la base école de Nîmes, le 3 Novembre 1965, il rejoint la base aérienne de Cognac pour suivre la phase de pilotage de base. Six mois plus tard, sélectionné pour la spécialisation chasse, il est affecté à l'école de chasse stationnée sur la base aérienne de TOURS où il poursuit sa formation sur T33 puis sur Mystère IV. Le 31 Janvier 1968, le sergent CROCI reçoit le macaron de pilote de chasse (brevet n° 40525). Le jeune breveté effectue son stage de transformation au sein de l'escadron 1/8 Saintonge à Cazaux, avant de choisir sa première affectation : la 11èmeEscadre de chasse à Toul Rosières.
Affecté à la première escadrille de l'escadron 3/11 "Corse", il est lâché sur F-100, le 1er Juillet. Un an plus tard il obtient sa qualification de pilote opérationnel (PO), puis le 17 Aout 1970, son brevet de sous-chef de patrouille en poche, il est muté au groupement Ecole 315 sur la base de Cognac. À la fin de l'hiver 1970-1971, l'adjudant CROCI, suit le stage des officiers de réserve à Evreux. En Janvier 1973, il retrouve l'escadron 3/11 à Toul Rosières et obtient son brevet de chef de patrouille. En Septembre 1974, il se trouve à la tête de l'escadrille d'entrainement au vol sans visibilité de la 11ème Escadre. Le 25 Mai 1976, le lieutenant CROCI rejoint l'escadron de chasse 4/11 à Djibouti, pour occuper le poste d'adjoint au commandant d'escadrille. Le 9 Décembre 1978, il effectue son dernier vol sur F-100, avion sur lequel il totalise 1 424H45 de vol.
Toujours au 4/11, mais stationné sur la base de Bordeaux-Mérignac, le capitaine CROCI assure les fonctions de commandant de l'escadrille SPA 158, puis chef des opérations à partir du mois de Septembre 1982. Lors d'un détachement en Afrique, le 25 Janvier 1984, dans le cadre de l'opération MANTA, le capitaine CROCI trouve la mort en service aérien commandé. Le vendredi 3 Février, ses obsèques sont célébrées sur la base aérienne 106 de Bordeaux. La mention "Mort pour la France" est attribuée au capitaine CROCI par décision du ministre de la Défense. Ce même jour, il est cité à titre posthume à l'ordre de l'armée aérienne. "Officier aux qualités professionnelles, humaines et militaires exceptionnelles, pilote de chasse de très grande valeur, chef de patrouille particulièrement expérimenté totalisant 3860 heures de vol dont 1100 heures sur Jaguar. Sa personnalité, sa foi très profonde en la mission, son rayonnement et son dynamisme lui avaient permis de s'imposer très rapidement comme chef des opérations de l'escadron. Chef de détachement dans le cadre de l'opération

Manta, il a fait le sacrifice suprême dans l'accomplissement de son devoir au cours d'une mission opérationnelle de reconnaissance au-dessus d'éléments hostiles le 25 Janvier 1984 à Torodum (République du Tchad)".

Capitaine CROCI

3D

Le Lieutenant-colonel Gilles DARDARD, plus connu sous le pseudo de "3D", est un des pilotes qui a le plus "donné" à la 11EC et, c'est un des rares de l'escadre à avoir passé le cap des 3000 heures de Jaguar (en fait ils ne sont que 3 : 3D, Trieu et Tani). J'ai eu la chance de l'avoir sous mes ordres lorsque j'étais commandant d'escadron du 1/11 et ce fut mon équipier lors de l'attaque de la piste de Ouadi-Doum.

On n'atteint pas un tel palmarès par hasard, sans faire preuve de qualités humaines et professionnelles nettement au-dessus de la moyenne.

Les avions de la première mission sur Al Jaber se posent ; 3D (au milieu avec les lunettes) est soucieux…

Un résumé de ce que fut la carrière de 3D**.**

- Toul et Saint-Dizier ont été ses principales affectations :
- Toul de février 1983 à juin 1986, puis d'aout 1988 à aout 1997
- Saint-Dizier de juin 1986 à aout 1988
- CEITA d'aout 1997 à sep 2002
- Mont-de-Marsan CEAM de sep 2002 à juin 2014

Pour compléter le palmarès, c'est :

- 10 détachements : 4 en Afrique, 2 en Arabie Saoudite et 4 en Italie
- 134 missions de guerre ; 38 au Tchad, 47 en Irak, 49 dans les Balkans

- 31 missions avec tir d'armement réel : 12 BAP 100, 6 AS 30L, 24 X 250 kgL, 1 BGL de 100kg

Et aussi des souvenirs Jaguar autres que DETAM

- 26/04/1983 : Lâcher JAG E
- 28/04/1983 : Lâcher JAG A
- 9/07/1983 : 1er vol EC 01.011
- 12/04/1984 : Lâcher RVT JAG E
- 16/04/1984 : Lâcher RVT JAG A
- MAI/1984 : KLIF PCO
- MAI 1985 : KLIF SCP
- JUIN 1985 : 1er Convoyage en AFRIQUE
- 16/02/1986 : 1ère Mission de guerre réelle (OUADI DOUM)
- FIN 1986 : Transformation moniteur combat
- JUIN 1987 : 46H20 en 43 sorties
- 1987 : 266H05 de vol dans l'année
- JUIN 1988 : Vainqueur coupe COMÈTE
- JUIN 1989 : KLIF CP
- JUILLET 1989 : Transformation sur AGL (Armement Guidé Laser)
- MARS 1990 : RED FLAG
- 15/10/1990 : Mise en place AL AHSA (9T/4CT/6H30)
- 19/01/1991 : Mission de guerre réelle en IRAK
- 26/01/1993 : Mise en place SOLENZARA (BALBUZARD)
- 15/07/1993 : Mise en place RIVOLTO (BALKANS)
- 17/01/1994 : 1er Monoréacteur (DÉTECTION FEU…)
- 21/11/1994 : 1ère Mission guerre réelle dans les BALKANS
- 23/11/1994 : 2 Missions en tant que leader de 40 AVIONS OTAN en RECO pré-strike AGL
- MARS 1995 : Dernier convoyage AFRICAIN
- 28/05/1996 : Dernier vol à l'EC 02.011

DIVERS

- 19 campagnes de tir ou stage officier de Tir
- Présentateur BRAVO en 1990/1991
- DIVERSES XP CEAM (8 BL70, 29 RQX 100mm, Démonstration en configuration dissymétrique GBU 12, suivi GBU 24 de L'XP 2000D)
- Début 1990 ; préparation mission AS 30 L (2 JAG/2 F1CR) contre la LIBYE

Au retour de l’attaque de la piste de Ouadi-Doum

Henri HAY dit "LA FOUINE"

Juste quelques chiffres pour situer le personnage ; "La Fouine" a effectué au total 14 160 heures de vol dont 7 753 heures dans l'Armée de l'Air, et surtout il est le seul à avoir passé le cap des 4000 heures (tout rond, pas une de plus) sur F-100.

Sa passion pour le vol a commencé en 1944 ; il avait 11 ans et il a assisté à l'attaque de la gare de Saint Aubin de Baubigné (Deux-Sèvres) par des avions de type P-51. Fasciné et au grand dam de ses parents, il monte dans le grenier pour mieux voir les attaques ! Sa décision est prise : je serai pilote et si ça ne le fait pas, je serai boulanger ou curé ! Le BEPC en poche, il s'engage dans l'Armée de l'Air et après un cursus de formation militaire standard, il effectue son premier vol sur le Stampe N°10 le 17 Juin 1952. Après 18h55 de vol, et parce qu'ayant étudié l'anglais pendant sa scolarité, il est envoyé aux Etats Unis dans un premier temps à Barton AFB (Floride) pour entamer sa progression sur T6. Il gardera un excellent souvenir de son instructeur Mr Griner, très humain et qui n'avait qu'un seul souci, transmettre son avoir aux jeunes élèves.

En Juin 1954, il fait mouvement vers FOSTER AFB (Texas) pour voler sur T28 puis sur T33. Ce sera ensuite LAUGHLIN AFB puis LUKE AFB où il sera lâché sur F84G. Il n'existait pas de version biplace sur F84G, et comme beaucoup de pilotes il se souvient très bien de son premier lâché (Stampe) et de celui de son premier monoplace, le F84G. Après 18 mois passés aux US, il est affecté en Avril 1954, sur F84G à la 11ème Escadre de Chasse stationnée alors à Luxeuil. En aout 1954 l'escadre passe sur F-84F.

En Novembre 1956, il part en Algérie pour un "tour" de 12 mois sur T6 au sein de l'EALA 16/72 unité parrainée par la 11EC à laquelle il appartient toujours. Il effectue 288 missions de guerre qui lui vaudront l'attribution de la Valeur Militaire avec plusieurs citations. Les missions sont des RAV (reconnaissance à vue) et/ou d'appui feu. Touché au niveau du réservoir lors d'une de ces missions, il doit se poser en urgence sur un petit terrain aménagé tenu par une compagnie de la légion. Accueil plus que chaleureux par ceux qu'il appuyait et soirée très difficile.

En Décembre 1957, c'est le retour à Luxeuil sur F-84F à l'escadron 1/11 Roussillon. En 1958, la 11 EC est transformée sur F-100 et son premier vol date du 25 Aout 1958 ; pour son lâché, ce sera le surlendemain, le 27 sur le F-100D N°136.

En Mars 1960, il repart en Algérie pour son deuxième "tour" et effectue 213 missions de guerre. En deux années de présence en Algérie, il aura effectué près de 1000 heures de T6. Le retour est pour Mars 1961 à Luxeuil toujours à l'escadron 1/11 Roussillon. C'est à cette époque que lui vient son surnom de "La Fouine". Après les vols, il passe son temps à aller dans les différents services de la mécanique pour en apprendre un peu plus sur l'avion. Et quand au niveau des OPS on le demande, la réponse est « *il n'est pas là, il fouine chez les mécanos* ».
En Août 1961 au retour de permission, La Fouine se distingue en ramenant un F-100 sans manette des gaz « *elle m'est restée dans les mains, et j'ai ajusté les gaz avec les fils qui pendaient* » et son mérite est reconnu lors d'un meeting chez lui à Saint Aubin de Baubigné*. « Je n'ai pas passé le mur du son, j'ai simplement* "*cranté*" *la PC… »*
En fin d'année 1962, il obtient son brevet de chef de patrouille soit plus de 8 ans après son arrivée à la 11EC : « *normal, j'étais sous-officier et il fallait faire passer les officiers avant* ». Il enchaine les mois à 25 heures de vol et plus ; tout est bon pour se mettre en l'air MD312, CM170, T33,….
En Juillet 1974, Henri est muté à Djibouti où il effectuera son dernier vol F-100 le 23 Août 1976 sur le F-100D N° 163 (celui du lâcher était le 136). Pas une heure de plus ; « *par la suite lorsque j'étais à Cazaux on m'a proposé de revoler sur les F-100 qui* "*biroutaient*"*, mais j'ai refusé, car je tenais à ce chiffre de 4000* ».
Retour en métropole et mutation à la 8EC de Cazaux où il effectue son premier vol sur MYSTERE IV le 18 Novembre 1976. Le dernier (dernier) vol avant de quitter l'Armée de l'Air, il le fera le 17 Avril 1980 alors que le 18, 3 vols étaient programmés, mais une météo catastrophique a empêché tout décollage ce jour-là. La Fouine quitte l'Armée de l'Air à l'issue de son pot de départ le 19 Avril 1980 après 28 ans de service et 7 753 heures e vol.
Il rentre ensuite chez AIF (Air International Formation) jusqu'en 1993 ; 13 années pendant lesquelles il vole sur Rallye, Epsilon, CM 170, TB 20 et effectue de nombreux séjours au Sénégal. À l'issue, ce sera moniteur à l'aéroclub de Villemarie près de Cazaux. Il faudra des ennuis de santé pour qu'il arrête ; sinon, je crois que j'y serai encore (il a 84 ans).
À la question « *Avez-vous eu beaucoup d'incidents au cours de votre (très) longue carrière ?* » La réponse a été « *J'ai eu 3 incidents, ou plutôt 2. J'ai éclaté 2 pneus au décollage à Djibouti suite à une panne de freins, mais sans grande conséquence, et le deuxième fut une extinction moteur lors d'une interception haute altitude. Une fois le moteur coupé, le silence est vraiment impressionnant ; j'ai baissé le nez de l'avion, rejoint le domaine de rallumage et c'est reparti au*

premier essai. » Et le troisième ? « *En fait ce n'en fut pas un ; au cours d'une mission de mise en place à Guthersloh, on devait aller tirer sur un champ de tir au nord, mais la météo était tellement pourrie qu'on a écourté le vol. Atterrissage sans problème, mais à l'issue les mécanos sont venus me chercher pour me montrer que le moteur avait perdu des ailettes de turbine. Si le vol avait duré quelques minutes de plus, c'était soit l'explosion ou l'extinction du moteur avec une éjection à la clef*. »

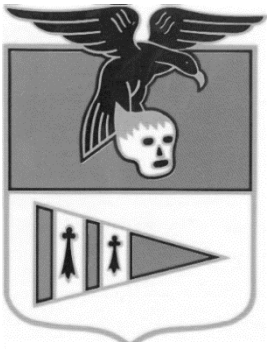
Pour lui, ce fut donc une carrière très tranquille et il ne voit pas pourquoi il faudrait en parler… Mais ce qui marque le plus chez Henri, c'est qu'à 84 ans la passion semble être restée intacte. « *S'il fallait y retourner, c'est tout de suite et sans problème* ». On ne fait pas une carrière aussi exceptionnelle si on n'a pas cette flamme qui ne l'a jamais quittée depuis son premier vol. Un grand Monsieur.

Henri HAY dit "La Fouine"

Le Moine et l'histoire du Corbeau et du Renard.

Capitaine LE MOINE EC 2/11

J'ai été affecté en débarquant à Bremgarten à la deuxième escadrille du 2/11, la SPA 97. C'était bien entendu la meilleure, bien que ce titre ait été largement contesté par la 1ère escadrille, la SPA 91. Leurs arguments de totale mauvaise foi, c'est certain, reposaient sur le fait qu'ils étaient la PREMIERE escadrille, et que sur l'écusson du 2/11, l'aigle survolait toujours les hermines.



Les insignes de la SPA 91 et de la SPA 97

Au bout de quelques années de réflexion, et en regardant bien l'insigne, j'ai trouvé que le soi-disant aigle ressemblait plus à un corbeau maigrichon qu'à ce noble rapace. Et en regardant mieux, tel que les insignes escadrilles étaient disposées, la UNE coiffant la DEUX, ça faisait penser à la fable de La Fontaine. En effet, le corbeau tenait bien dans ses pattes un fromage tout blanc, et le triangle pouvait se transformer en tête de renard, les bandes blanches devenant les yeux et les hermines, les pupilles. Il n'était pas question de dire à la UNE que leur oiseau n'était qu'un vulgaire corbac sans risquer de sévères représailles. Il fallait donc "suggérer". C'est alors que j'ai commencé à dessiner le renard, et après quelques esquisses laborieuses, je suis arrivé au renard assis tel qu'il est connu. À partir de là, il fallait le présenter "officiellement" en fanfare.

Notre commandant d'escadrille était alors Jean-Claude Valais. J'ai donc montré à ce dernier mon dessin, et je lui ai proposé d'en faire un écusson qu'on porterait discrètement sur notre sous-vêtement, car il n'avait rien de réglementaire : règlement-règlement. En descendant la fermeture éclair de la combinaison de vol, l'insigne apparaîtrait aux yeux certainement émerveillés de nos petits camarades de la UNE qui ne pourraient manquer de comprendre "presque immédiatement" l'allusion…

La patte d'hermine devenue renard

Aussitôt dit, aussitôt fait. J'ai brodé le premier modèle de l'écusson, mais oui, puis j'ai continué avec Jacqueline Valais pour fournir tous les pilotes. Nous avions acheté un pull rouge léger à col roulé garanti

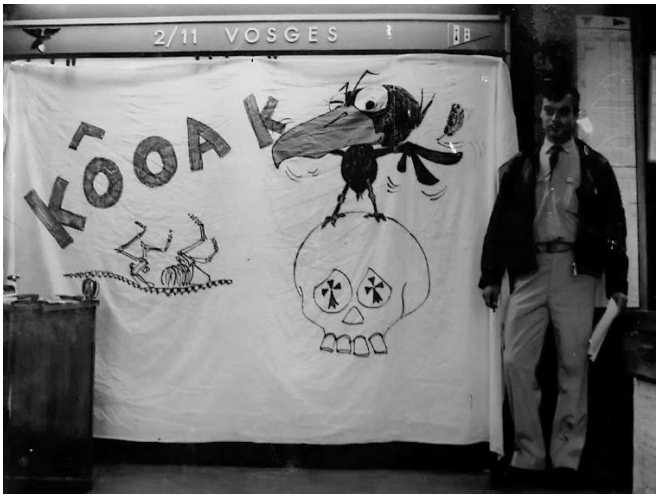
ignifugé (sécurité des vols oblige) aux tailles de chacun et nous avons cousu l'écusson à la bonne place. Comme on le sait, un pilote de chasse sait tout faire, surtout "un de la deux" ! Nous nous sommes ainsi présentés un beau matin à l'escadron, tous dans nos belles tenues de vol négligemment ouvertes sur un renard goguenard. Ce fut tout d'abord un grand silence, puis un léger soubresaut qui s'est transformé en un énorme éclat de rire et le renard a été ainsi adopté par l'escadron.

L'affaire s'est ensuite corsée, car ayant obtenu laborieusement mon BCP, j'ai eu l'honneur d'être nommé à la tête de la UNE. Aïe ! Les allusions à voix basses concernant cet abandon du rusé renard pour rejoindre le corbac et son fromage prenaient de l'ampleur au fur et à mesure que la date fatidique approchait. Il fallait donc réagir, le défi était lancé. Je me suis dit qu'il fallait utiliser le corbac avec son fromage pour y placer, sans le montrer, le renard rusé dans la position qu'il fallait. Le deal était placé bien haut…Et si on oubliait le fromage pour revenir au crâne entre les pattes du corbac : j'avais la solution !

Le corbeau nouvelle mouture

J'ai dessiné le corbac tel que je le présentais dans notre cahier de marche, et j'ai donc replacé le crane à la place du fromage, mais j'ai mis pour les pupilles, dans les orbites du crane : les deux hermines. Plus de doute, le corbac avait gagné, il tenait le crâne du défunt renard entre ses pattes.

Un drap dérobé chez moi dans la pile bien rangée par Hélène et dont nous devions, d'après mes dires, nous débarrasser depuis longtemps a parfaitement fait l'affaire. La taille du drap était nécessaire, car le message se devait d'être aux formats grand-écrans. Ainsi, le jour "J" que tous mes compatriotes de la DEUX attendaient avec affiches et casseroles, juste avant que les manifestations ne débutent, j'ai déroulé mon drap sur le tableau d'ordres… et il y a eu un grand silence, puis un trémoussement pour se terminer par un énorme éclat de rire, et l'écusson de la UNE a été adopté par tout l'escadron …



Le Moine devant le tableau d'ordre

Pour terminer cette longue histoire, au risque d'abaisser la haute image des responsabilités qui m'étaient confiées, je n'ai pas voulu laisser la DEUX présenter seule la combinaison de vol négligemment ouverte à la gloire du renard. J'ai donc remis en jeu mon titre de meilleure petite main de l'escadron et j'ai repris laborieusement l'ouvrage dans le plus grand secret, seul, car ma brodeuse avait suivi son mari vers d'autres cieux, pour habiller correctement la UNE du 2/11, la meilleure bien entendu !!!

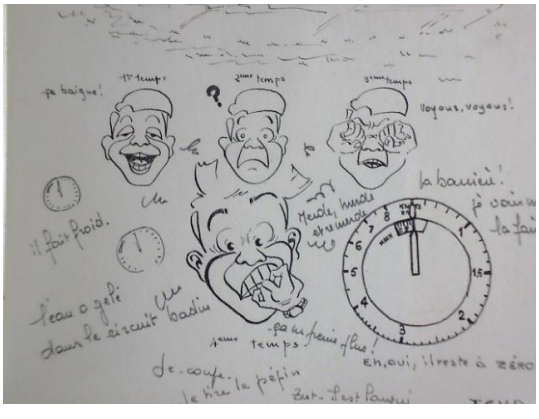
Échange escadron avec les Hollandais. On peut voir l'insigne d'escadrille sur le sous-vêtement de Fayolle, Le Moine et le commandant d'escadron Albert-Lebrun

Jeanjean du 2/11

Jean Marie MAUJEAN dit "Jeanjean" était mon parrain à l'EC 2/11 quand je suis arrivé jeune pilote à l'escadron ; aéronautiquement et humainement parlant, difficile de tomber mieux. Au cours de ma carrière dans l'Armée de l'Air je n'ai pas eu beaucoup de chance avec mes chefs, mais côté vol ce fut tout autre chose, notamment avec Jeanjean et "le baron" comme moniteur de début.
Jeanjean a été le premier pilote à qui j'ai parlé au cours du petit déjeuner le jour de mon arrivée à Toul. Il était accompagné de Rufus et quand ils m'ont vu en tenue "buck", pas fier, ils m'ont demandé ce que je venais faire ;

- *« Je suis muté à la 11EC.*
- *Et dans quel escadron tu es muté ?*
- *Je ne sais pas je viens juste d'arriver.*
- *Ecoutes petit, on va te briefer ; le 1/11, il est de l'autre côté de la piste, c'est un escadron de voyous. Le 2/11 c'est l'entreprise familiale et à chaque fois qu'un âne est muté à la 11EC, il va au 3/11. »*

Je fus donc muté à "l'entreprise familiale". Cela m'a marqué et je peux dire que pendant les 9 ans que j'ai passés à Toul il y a eu un gros fond de vérité en ce qui concerne le 2/11 et le 1/11 que j'ai eu la chance de commander. Jeanjean fut malheureusement muté sur Mirage IV un an après mon arrivée et on s'est perdu de vue comme cela arrive fréquemment puisque n'habitant pas la même région. J'ai eu l'opportunité de le revoir grâce aux réseaux sociaux. Il m'a confié ses albums personnels dans lesquels se trouvent pas mal de dessins. Car il faut dire que Jeanjean dessine très bien, a tenu le cahier de marche de l'escadron et a notamment peint la fresque de Jeanjean (le vrai) dans le bar du 2/11. Quelques anecdotes personnelles, dont celle de sa "première barrière"



Ça s'est passé un 26 Janvier. Ça s'est déroulé comme ça

Après enquête, explication de l'intéressé :
Ouvrieu, contrôleur au CLA était surtout connu pour son incroyable débit de paroles. C'est lui, qui a levé pour moi une barrière salvatrice. C'était le 28 janvier 1973, il faisait froid, je ne devais pas être très réveillé. J'étais rentré de Val d'Isère le 20 où les nuits étaient très courtes. Au retour, avec Titi (Domelier) le rythme a été, hélas conservé... L'avion, le 169 était en configuration lisse et avec cette température, le réacteur poussait bien. J'attendais que ce foutu badin décolle, mais même en tapant sur l'instrument, rien ne s'est passé. J'ai donc annoncé l'interruption de décollage, en coupant la PC et le moteur. J'ai rentré les volets et j'ai... largué le parachute-frein. Il s'était ouvert, mais j'ai trouvé que ça ne ralentissait pas beaucoup. J'ai tiré une seconde fois... en tournant la poignée et il s'est naturellement décroché. Debout sur les freins, j'ai vite pris conscience que c'était mal barré, mais je voulais encore y croire. C'est alors que notre Ouvrieu, d'un ton très urbain, m'a demandé :

- *« Vous avez des ennuis ?*
- *Oui* ai-je répondu *!*
- *Voulez-vous la barrière ? »*

J'ai encore répondu par l'affirmative. La barrière s'est levée, j'ai cessé de freiner en dirigeant l'avion vers le centre de la barrière. La décélération fut incroyablement douce, je m'attendais à quelque chose de plus musclé. L'avion s'est arrêté, puis il a reculé un peu. Ce fut, dans le silence ambiant, un instant de pur bonheur. Puis les secours sont arrivés et les questions ont commencé, bref la routine.

Échange avec les Anglais

Jeanjean raconte **:**
Début mai 1974, le 2/11 a envoyé un détachement à Wildenrath, pour un échange avec le Squadron IV, si mes souvenirs sont bons. J'étais sergent-chef et seul sous-officier pilote du détachement. Les Anglais ne mélangeaient pas les torchons avec les serviettes et les mess étaient rigoureusement réservés à telle ou telle "caste". Le Moine, commandant d'escadrille, m'avait dit, avec un large sourire « *Jeanjean, si vous voulez rester avec nous, débrouillez-vous* ». En connaisseur, il attendait la ficelle, l'astuce, qui ne manquerait pas de naître. Pour cette fois, je n'eus pas à me creuser la cervelle, Ouvrieu fit office d'entremetteur. Arrivé avec les mécanos et deux pilotes, il avait déjà pris les choses en main et à l'arrivée, mes trois chevrons dorés étaient devenus les marques de grade d'un "capitaine-Citroën", une race d'officier à part, tous les autres ayant comme il se doit les barrettes parallèles au trottoir. J'étais ravi,

sauf, qu'au moment du départ, le gérant m'a présenté la note, calculée pour un Flight Lieutenant. Ce fut beaucoup plus cher que pour un sergent-chef. Pour ne pas m'encombrer de choses superflues, j'avais pris une seule paire de chaussures. C'étaient de belles bottines rouge-foncé, que les mécanos anglais voulaient m'acheter.

Et il y eut la fameuse soirée-casino. La "grise", qui devait ramener le détachement à Toul est tombée en panne. Les F-100 sont rentrés dans l'après-midi du vendredi 10 mai. Deux pilotes restaient avec les mécanos avec en prime un week-end à Wildenrath. La soirée du samedi eut lieu au profit des veuves et orphelins de la RAF, une soirée-casino. J'étais avec Dominique Schneider, quand un officier est venu nous demander, si nous accepterions en tant que Français, de tenir les tables de roulette. Nous avons accepté et avons recruté quelques mécanos. Nous étions six ou huit, pour deux ou trois tables de jeu. Les Anglais étaient ravis et nous aussi, c'était amusant. Je me suis vite rendu compte que ma "roulette" avait un défaut. J'ai appelé Schné et lui ai demandé de proposer aux mécanos de venir jouer, mine de rien, à ma table. Nous avons fait du "blé", trop heureux de jouer un bon tour aux Anglais. Je n'ai jamais su s'ils avaient soupçonné quelque chose, ou si les vapeurs de whisky avaient embrumé leurs cerveaux. Quoi qu'il en soit, le but de la manip n'étant pas de nous enrichir, nous avons fait don de nos gains à l'association de bienfaisance. Ce fut une effusion de remerciements, que nous ne méritions guère. Enfin, cet argent mal-acquis est retourné au bon endroit et nous avons passé une excellente soirée.

Michel TANI

Michel TANI faisait partie de ces pilotes qui constituaient les piliers de la 11ème Escadre de Chasse dans les années 70/80. Arrivé comme sous-officier début 1976 il est resté à Toul jusqu'en 1986. Il appartient au club fermé des pilotes ayant passé les 3000 heures de vol sur Jaguar. Quand j'ai publié l'article sur ce club, je lui avais demandé de m'étoffer son CV et sa réponse avait été en cohérence avec le personnage ; « *je n'ai fait que mon boulot et je ne vois pas pourquoi il faut me mettre en avant* ». C'est vrai que Michel était discret de nature, mais pour ceux qui l'ont connu, c'était un grand Monsieur et un grand pilote très apprécié pour son professionnalisme.

Une partie du club très fermé des pilotes ayant passé 3000 heures de Jaguar

Je ne sais pas si le récit de son accrochage avec le Barbu est le meilleur moyen de montrer que c'était un pilote hors pair, mais ce qu'il a fait ce jour-là, peu de gens l'auraient réussi. Là encore, après l'avoir entendu raconter ce qui s'était passé, je lui avais demandé de m'écrire son accident, mais j'avais obtenu la même réponse que pour les 3000 heures.

Je vous propose le récit de cette histoire en deux parties ; la première est l'œuvre du Barbu et pour la deuxième, j'ai fait appel à mes souvenirs.

« Direction la salle d'opérations pour préparer les œufs jambon, aussi la mission, même si elle n'a rien d'extraordinaire, la situation étant calme ou sol depuis

10 jours, pour cause d'oueds qui débordent et donc de partisans rebelles, coalisés et factions de tout poil immobilisés.

J'en profite pour faire de l'instruction au profit d'un jeune sous-chef de patrouille (Michel) qui n'a fait qu'un ou deux ravitaillements en vol en monoplace depuis sa fraîche transformation à cet exercice, qui est toujours passionnant si on désire le faire vite et bien, c'est-à-dire être opérationnel. Je connais bien : il sait "mordre le coussin". Il me connaît bien : j'aime les choses carrées et n'ai pas l'habitude de "transporter" du pétrole, mais de m'en servir. Cela a de l'importance dans ce qui va nous arriver. Avec la bénédiction du commandant de bord et de l'officier de ravitaillement en vol, j'entame mon plein. Cela se termine par quelques litres pour nettoyer le pare-brise. La perche rentre, je croise sous l'équipier qui est en perche et me mets en patrouille serrée à sa droite pendant son ravitaillement, position classique pour les accompagnements des "lâchers ravito". Cela se passe plutôt bien. Contact humide pour faire le plein qui se termine tracté par le panier en ne touchant plus aux moteurs qui sont plein pot, mais en n'utilisant que la direction pour maîtriser l'avance ou le recul : c'est un bon petit (c'est d'ailleurs toujours un bon petit, toujours en activité qui fait une bonne carrière d'ORSA, chef de patrouille précieux pour ses supérieurs dans les coups délicats (Liban, Tchad, etc.)). Sa perche rentre et le capot se referme. C'est terminé. Je suis si exactement au point de descente que j'amorce paisiblement un virage à gauche en passant sous lui dans un quasi-VSV : 45° d'inclinaison, Mach 0,8 et 84 % de puissance. Pendant le croisement, l'équipier me perd de vue quelques instants, ce qui est normal ; mais cela se gâte, car, n'imaginant pas le Barbu faisant du VSV au Tchad, il me cherche bien à sa gauche, bien plus bas et tire comme une vache avec les manettes en butée. Ne me trouvant toujours pas, il dégauchit et stabilise l'altitude, mais le badin est sérieusement joufflu et, quand il me voit, je suis dans sa glace frontale. Il pousse sur le manche (réflexe miracle qui me sauve la vie) et traverse à 50 nœuds de rapprochement la base de la dérive, le seul point de l'avion où les circuits hydrauliques des servocommandes (1, 2 et secours) se trouvent. Il lui manque 1,30 m de pointe avant, c'est-à-dire qu'il ne lui reste que les yeux pour pleurer : plus de radio, ni d'instruments de navigation, ni d'altitude, ni de badin. Le tableau de bord est muet. »

L'avion raccourci d'un bon mètre

Michel s'est fait très peur, car il a vu l'avion du Barbu seulement quelques instants avant l'impact et pour lui ça ne passait pas. Après avoir un peu récupéré et mis le Jaguar en vol normal, le bilan qu'il établit n'est pas brillant : il lui manque un bon morceau de la pointe avant, des fils pendouillent et cognent contre l'avion ; il n'a plus de radio, d'indication d'altitude, de vitesse, d'incidence et de navigation. Cerise sur le gâteau, il ne lui reste plus qu'un moteur et on sait qu'un Jaguar en monomoteur ce n'est jamais gagné. C'est une de ses premières missions au-dessus du Tchad et le paysage monotone ne lui est pas familier ; c'est au compas de secours qu'il prend un cap approximatif qui devrait le ramener du côté de N'Djamena, mais le chemin est long.
Le premier repère qui va le recaler est le lac Tchad lui procurant un grand ouf de soulagement. Il suffit de descendre le fleuve Chari et la ville n'est plus très loin. Soulagé dans un premier temps, il reste le problème de l'atterrissage en monomoteur sans badin et sans incidence... Il sort les volets puis le train, voit les trois vertes s'allumer. Après avoir vérifié qu'il n'y a pas de trafic sur la piste il débute une descente tout aux sensations, mais en ayant le sentiment que du côté vitesse il y a ce qu'il faut. Compte tenu du fait qu'il est en monomoteur, il n'envisage même pas la remise de gaz ; ce sera posé ou l'éjection. Il arrive vite, peut-être très vite sur la piste, mais l'avion est au sol et le parachute et les freins

du Jaguar font le reste ; l'avion est contrôlé et il rejoint le parking par ses propres moyens sous les yeux complètement médusés des mécanos.
Ces mêmes mécanos lui apprendront plus tard qu'il avait aussi une fuite de pétrole au niveau d'une nourrice et qu'il s'est posé avec moins de 100kg, ce qui correspond à environ 5 minutes de vol.

Michel TANI

Période difficile au 1/11

Cet extrait de l'historique du 1/11 témoigne de l'activité de l'escadron au cours de l'année 1984/85. Cette période a été marquée par la disparition de 5 pilotes et d'un mécanicien. Il faut resituer le contexte de l'époque où l'Armée de l'Air perdait beaucoup d'avions et de pilotes. Je me souviens en 1984 de cet ancien commandant d'escadron devenu responsable de la Sécurité des Vols qui avait proposé dans le BSV (bulletin de la sécurité des vols) en double page centrale, un trombinoscope de 20 pilotes avec la légende suivante "Reconnaissez-vous cet escadron ?". C'était en fait les photos des pilotes qui s'étaient tués en service aérien commandé dans l'année. Pour marquer les esprits, il voulait faire comprendre que l'Armée de l'Air avait perdu un escadron cette année-là ; autant dire que ça n'avait pas amusé les chefs en place.

Le 5 décembre 1984 le lieutenant Georges s'écrase à bord du Jaguar A-147 lors d'une mission d'entraînement.

Le 28 décembre 1984… juste avant la fin de l'année, le détachement de Dakar repointe son nez à Toul, juste avant la bascule...

Côté météo, le mois de février n'est guère mieux et le ROUSSILLON poursuit au soleil sa campagne de combat et un entraînement à la reconnaissance…

La mort rôde encore au 1/11…

Le 13 février 1985, le capitaine Maubourguet s'écrase aux commandes de son appareil, le A-132 à Soulanges au nord de Vitry-le-François, lors d'un vol d'entraînement…

Au mois de mai 1985… tous préparent fébrilement la campagne de tir… le matériel est bichonné et à partir du milieu du mois, les cibles et le champ de tir subissent les assauts répétés des fines gâchettes… Les "vieux" peuvent frimer devant la jeunesse… ils ont toujours le coup de main ! Juste après la fermeture du mois de juillet, le 4 août 1985, tout l'escadron fait ses bagages pour assurer la relève de trois détachements sur le continent africain. Dakar, Libreville et Bangui vont vivre à l'heure du ROUSSILLON.

Le 16 septembre 1985… le lieutenant Bouny meurt lors d'une séance de sport… Un cercueil drapé des couleurs de la France, voilà tout ce qui reste d'un être plein de vitalité… Ce décès laisse toute la 11ème escadre de chasse avec un sentiment d'incompréhension… Il est difficile d'admettre qu'un jeune homme de vingt-cinq ans, entraîné, puisse mourir lors d'un échauffement sportif. Les honneurs lui sont rendus le 18 septembre 1985…

Le 20 septembre 1985… les trois groupes reviennent et l'escadron commence à revivre…

Le 15 octobre 1985… le ministre de la Défense, Monsieur Paul Quiles vient sur la base aérienne de Toul-Rosières où lui sont présentés tous les grands commandements opérationnels de l'Armée de l'air… La 11 fait bonne figure dans le dispositif… et le lendemain c'est au tour du général Saulnier, nouveau Chef d'état-major des Armées de faire le tour des moyens de la Force Aérienne Tactique… Les Jaguar sont toujours présents et le 1/11 aussi !!!

Le 17 octobre 1985… le grand Faucheur revient… le capitaine Boudigues et l'aspirant Delattre trouvent la mort aux commandes des A-156 et A-136 lors d'une mission d'assaut dans la région de Valjouffrey… Les obsèques auront lieu le 21 octobre.

A mes amis du ROUSSILLON

3 décembre 1984 : lieutenant Georges Philippe
5 janvier 1985 : adjudant Veyrac Claude
13 février 1985 : capitaine Moubourguet Thierry
16 septembre 1985 : lieutenant Bouny Christophe
17 octobre 1985 : capitaine Boudigues Bernard
17 octobre 1985 : aspirant Delattre Stéphane

10 mois, 6 dates, 6 instants d'incrédulité que suivent des minutes, des heures, des jours de désarroi.

Pourquoi faut-il que s'accumulent au rang des souvenirs, sur une trop longue litanie, des noms, des visages aimés et déjà disparus ?

Pour un croyant, même pour un croyant, la question que Dostoïevski faisait se poser à l'un des frères Kasamzov ressurgit : « Si Dieu est bon, et il l'est, comment peut-il vouloir cela, ou le permettre ? »

Vous étiez, Philipe, si réservé,
Vous étiez, Claude, si dynamique,
Tu étais Thierry, si attachant,
Tu étais,Christophe, si sympathique,
Tu étais, Bernard, si terriblement présent, Tu étais, Stéphane, si avenant.

Six hommes, six camarades, six amis auprès desquels il faisait bon s'arrêter. Six êtres au contact desquels il était enrichissant d'exister ; vous nous avez laissés désemparés par votre perte mais riches de votre souvenir.

Et puis, il y a vous, vous mes amis du « ROUSSILLON », de cet escadron dont le nom est synonyme de soleil et de donc de rayonnement.

Sachez, vous mes amis, vous qui souffrez, combien nous sommes tous très près de vous, combien nous vous aimons et combien nous voulons être là, pour vous, à vos côtés, respectant votre peine et admirant votre éclatante pudeur.

Jacques DELTRIEU

Lorsqu'on parle de Jacques Deltrieu, un mot vient immédiatement à l'esprit, c'est celui de "manip" ; c'est vrai que c'était le roi de la manip. C'était pratiquement toujours pour le bien de la communauté ; c'est ainsi qu'un jour, il est arrivé sans prévenir avec le babyfoot qui sera installé dans le bar du 2/11 (certainement échangé contre une photo OM 40 de la maison du gérant du mess sous/off). La sono du bar provenait du BX (base exange) de Ramstein, ramenée avec le Broussard de l'Escadre. Il n'y a pas grand-chose qui lui résistait ; il y a par exemple des pilotes de la 11EC, placés sur la liste complémentaire du concours des ORSA qui lui doivent leur réussite, suite à une de ses interventions qui cette fois, s'avéra être limite. Je me souviens d'un jour où il décide d'aller tirer sur le champ de tir de Captieux « *Bonjour, c'est le lieutenant Deltrieu, je voudrais un créneau de 14H00 à 14H30 pour un tir roquettes, bombes et canons* ». Au bout de 5minutes, contrarié il raccroche le téléphone, car l'officier de tir venait de lui dire qu'il n'y avait plus de disponibilité à l'horaire demandé. S'en est suivi un moment de flottement pendant lequel, les coudes de part et d'autre du téléphone, il le regarde avec un air qui n'avait rien d'amical. Il reprend le combiné, compose le même numéro et avec son accent très caractéristique du sud-ouest annonce « *Ici le colonel Gueguen* » (alors commandant de base) et redemande le même créneau pour faire exactement la même chose à Captieux. Il raccroche et sans triomphalisme aucun, me dit « *OK c'est réglé, on y va* ». Bon, c'est vrai que quelques fois il y avait des manips qui foiraient et à cet effet, Carrasco, alors commandant d'escadron disait « *Deltrieu, c'est comme un Jaguar mal trimé, dès qu'on le lâche, il s'échappe* ». Je pense qu'on pourrait pratiquement en écrire un bouquin.

Mais « Trieu », c'est avant tout un pilote qui appartient au club très fermé des +3000 heures de Jaguar. Lorsque l'article "club des +3000" a été publié, il m'a écrit pour me faire remarquer que je l'avais oublié dans la liste ; c'était d'autant plus navrant, qu'à la 11EC, ils ne sont que 3 à avoir passé les 3000 heures de Jaguar.

Je lui ai demandé de raconter brièvement sa carrière et de m'écrire les évènements qui l'avaient le plus marqué, ce qu'il fit et que je vous propose ci-dessous.

« *Pour suivre le fil conducteur de mes 3000 heures de vol sur Jaguar, il faut commencer par mon arrivée sur la base de Toul en Janvier 1973 à l'escadron 3/11. J'ai volé pendant 2 ans sur F100 super Sabre et en 1975 je suis passé sur*

Jaguar par une transformation classique à Saint-Dizier. Ensuite je suis resté au 2/11 jusqu'en 1983, date à laquelle je suis parti 2 ans sur Alphajet au Maroc. Au retour, direction le 4/11 à Mérignac où j'ai exercé les fonctions de commandant d'escadrille puis chef des opérations ; ma carrière militaire s'arrête en 1991. À l'issue j'ai continué à voler dans une compagnie aérienne jusqu'en 2014, ce qui m'a amené à un total de 22 000 heures de vol au total. Mon rôle de commandant d'escadrille et de chef OPS au 4/11 m'a permis d'organiser de nombreuses campagnes de transformation de ravitaillement en vol, me permettant ainsi d'arriver au total de 3028H40 de vol sur Jaguar et d'intégrer le club très fermé des + 3000.

Durant ma carrière il s'est passé beaucoup de choses, mais il y a eu 2 vols qui m'ont particulièrement marqué :

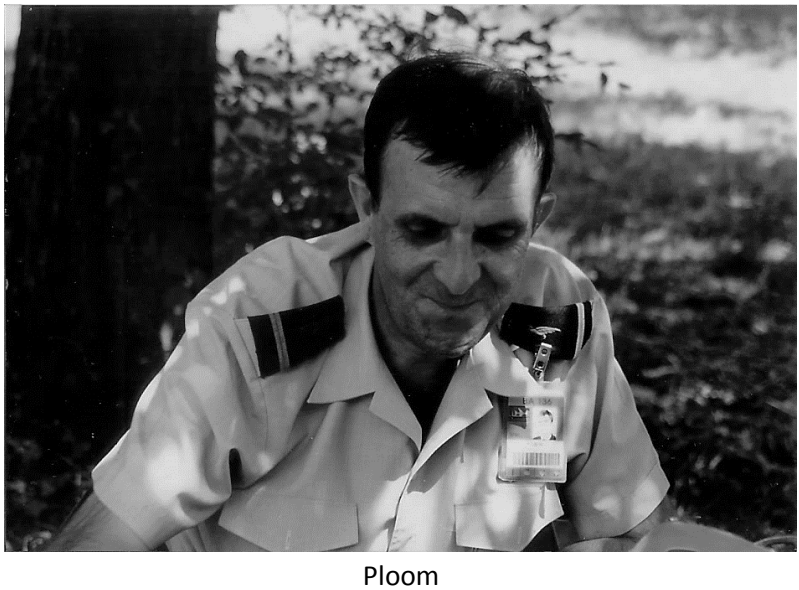
— Le premier fait marquant fut l'éjection du lieutenant-colonel Pachebat lors de l'opération TACAUD au Tchad. Nous venions d'arriver à N'Djamena après une première mise en place importante à Dakar. Quelques jours après notre arrivée, nous avons décollé pour une mission d'appui feu réel dans la palmeraie d'Abéché ; nos troupes au sol étaient accrochées par un ennemi déterminé, bien entrainé et aussi bien équipé en matériel. Le lieutenant-colonel Pachebat était leader et j'étais son équipier pour intervenir au canon de 30 mm avec des obus traçants, incendiaires et explosifs. La légion était au contact et il a fallu faire une première passe pour repérer l'ennemi. Puis on a enchainé sur une passe avec tir réel aux canons ; étant derrière lui, lors du dégagement j'ai vu très distinctement 2 missiles sol/air SA7 monter sur son avion. J'ai alors effectué un virage de 360° aussi bas que possible tout en mettant la post combustion. Lorsque je me suis rapproché de son avion j'ai pu constater qu'il avait été touché et que tout l'arrière du Jaguar était en feu. Il n'y avait pas d'alternative et je lui ai aussitôt ordonné à la radio de s'éjecter ; il s'exécuta immédiatement et juste après être sorti de l'avion, celui-ci a explosé. Pachebat est tombé juste à côté des légionnaires qui comptaient dans leurs rangs un tué et un blessé grave. Afin d'aider à la récupération de mon leader j'ai enchainé pour effectuer des passes canons ; me trouvant à court de carburant, j'ai dû reprendre la direction de N'Djamena où je me suis posé.

— Le deuxième se passa lors d'un de mes vols en qualification chef de patrouille ; le colonel Phelut commandant la base de Toul était mon n°2 et a été victime d'une panne qui a provoqué la coupure des 2 moteurs. Il ne s'est pas éjecté et j'ai pu voir son avion percuter le sol.

Deltrieu, et derrière sur l'échelle Bezat

PLOOM

Tous ceux qui sont passés à Toul sur JAGUAR ont eu affaire à lui ; je veux parler de notre moniteur de simu qu'on appelait Ploom, Le Milbeau de son vrai nom. Engagé dans l'Armée de l'Air en 1968, Ploom est arrivé sur la base en 1970 pour en repartir en 1997. C'était sa base, le Jaguar son avion et il était devenu la référence en termes de connaissance avion ; combien de fois a t'on entendu au briefing météo lors d'un point litigieux concernant l'avion, « *Et Ploom, il en pense quoi ?* ». Reconnaissable à son allure particulière, on pouvait le pister par son fameux vélo dont il se servait pour tous ses déplacements ; les gendarmes de l'Air ont bien tenté de mettre ce fameux vélo à la casse pour cause de non-conformité, mais il l'a toujours retrouvé et ça a fini par faire partie du paysage. Pour le sport qu'il ne pouvait pratiquer, il était "coupeur de citrons" comme il disait. Le simu était bien évidemment son simu, non pas parce qu'il y avait passé tant d'années, mais aussi parce qu'il y avait laissé son empreinte ; au fil du temps, il l'avait fait refaire, mais grâce à la correspondance qu'a adressée sa femme Mariannick, on apprend que c'est Ploom qui avait imaginé le siège qui nous servait d'entrainement en cas d'éjection. Son surnom venait d'une série de dessin animé dans laquelle apparaissait une chenille ou un mille-pattes qui s'appelait "Ploom" (Milbeau... mille pattes). Toujours disponible et faisant preuve d'une grande gentillesse, il a continué à œuvrer pour la 11EC puisqu'il fut un des membres de la première heure de l'association des anciens de la 11EC ; une figure la 11ème escadre de chasse.



Ploom

ZEZETTE le PETAF

Jacky DONZEAU

Lorsque je suis entré dans l'armée de l'air en septembre 1968, le Jaguar faisait son premier vol. À l'époque, j'étais loin de me douter qu'il allait être le fil conducteur de ma carrière et que nous ne nous quitterions jamais.

Après mon passage à Rochefort pour devenir Pétaf (armurier), me voici tout de suite dans le bain. C'est là que débute notre histoire commune ou plus exactement trente années que je vais passer au service de la Bête. Seulement quelques mois après avoir reçu le titre officiel de Pétaf, me voici affecté à l'ensemble mobile d'instruction communément appelé EMI Jaguar. À cette époque, j'étais comme la bête que je tentais d'apprivoiser très loin du terrain. Un tas de bouquins constructeur sur la table de travail, je faisais connaissance avec l'animal m'apercevant bien vite que ce que je découvrais était novateur par rapport à ce que j'avais appris quelques semaines et quelques mois plus tôt. Enfin, lorsque nous avons fait plus ample connaissance, il a fallu écrire les bouquins qui allaient servir de bible et de livre de chevet aux futurs serviteurs de la Bête. Une fois tout cela terminé, nous étions fin prêt avant que le premier exemplaire ne se pose sur la base de Mont-de-Marsan où l'EMI s'était installé en 1971. Là nous avons fait partager nos découvertes aux mécanos du CEAM, une sorte de répétition générale avant les nombreuses représentations qui nous attendaient face à des salles bien remplies et plus ou moins réceptives à tout ce que nous leur racontions.

Lorsque les commandants Gauthier et Rolland se sont posés pour la première fois sur la base aérienne 118 avec le premier avion de l'armée de l'air, il y avait beaucoup de monde sur le tarmac pour accueillir le Jaguar, ce petit nouveau que tout le monde attendait avec impatience. Puis les cours se sont enchaînés vitesse grand V avec la 7ème escadre, les précurseurs du 3-11 avant que nous suivions l'animal à Toul. Là j'ai vu passer tous les Pétafs de la 11, des plus jeunes aux plus anciens. Ces derniers ponctuant régulièrement toujours leurs réflexions d'un « *Tu es sûr petit, sur le F-100 c'est pas comme ça que ça marche !* ».

Après avoir transformé tous les escadrons Jaguar, j'ai participé à plusieurs campagnes de tir avec le 3-11, fait mes premiers détachements africains, Dakar avec le 3-11 et Libreville avec le 2-11. Ce dernier détachement s'était poursuivi avec les manœuvres Franco-Ivoiriennes et Franco-Togolaises. C'est là qu'un certain capitaine nous a fait prendre une soufflante par le chef, le Cdt Farina, parce que nous étions à la bourre pour une réception officielle avec l'attaché

militaire. Le bougre avait joué avec la montre du chef pendant qu'il était sous la douche et n'avait pas su la remettre à bonne heure.
À force d'insister auprès de mon chef, le capitaine Julien, j'ai réussi à avoir gain de cause et le grand jour est enfin arrivé avec une mutation au 2-11 comme adjoint de l'ADC Tourman chef de l'atelier armement et de lui succéder quelques mois plus tard. J'allais pouvoir pleinement goûter à la vie, la vraie, pouvoir respirer chaque jour l'odeur de la bête, ou plutôt celle de la paperasse dont je m'étais comme par hasard retrouvé responsable. Seulement quelques jours après mon arrivée l'OAT (officier adjoint technique), le Cne Vern, m'invitait gentiment à glisser une pièce de 100 balles dans la tirelire. Motif de la sanction : ne pas être arrivé en premier à ma première messe. *« Bienvenue parmi nous »* dit-il aussitôt que je me fus exécuté.
La vie coula paisiblement, faite du traintrain quotidien de la vie d'un escadron : le boulot normal, les campagnes de tir, les alertes, les manœuvres, les mises en place sur les territoires africains, les détams.
Que de merveilleux souvenirs dans une belle ambiance, une solidarité sans faille entre les mécanos dans les moments difficiles et les coups de bourre. De cette époque qui fût bénie des dieux le souvenir d'un moteur de MJ4, le seul du site, qui explose en plein milieu du parking de Ndjamena alors qu'une alerte vient de se déclencher et que tout urge. Il y a de quoi essuyer un grand moment de solitude, d'impuissance, de frustration et surtout une colère noire lorsque l'on anticipe la suite, équiper les avions avec les treuils de hissage. Mais, c'était sans compter sur la performance de Topette, le servitude, qui en deux temps trois mouvements va remettre la chose en état de marche pour que tout se déroule suivant le planning et le timing tracé par le COMAIR.
Après douze années passées sur la BA-136 et à la 11, c'est une mutation à l'équipe technique armement bord à Cazaux où je vais continuer à traiter les problèmes pour mes collègues qui servent l'avion d'homme. Mais là, je vais bénéficier d'un nouveau privilège, celui de faire partie des seuls mécanos autorisés à voler en mission de tir. Je ne vais pas m'en priver, faire quelques centaines d'heures dont une bonne partie en "backseat" sur Jaguar et connaître d'autres aventures, sentir vibrer la bête au-dessus de l'océan dans les norias de tir air-air lorsque les canons crachent leurs obus. Voilà une belle manière de boucler la boucle pour terminer une belle aventure au service d'un avion, objectivement le meilleur puisque je lui ai été fidèle pendant trente ans et je pense qu'il me l'a bien rendu.

Trente années qui seront très vite passées. De mon passage à la 11 et surtout au grand 2-11, je ne garde aujourd'hui que de merveilleux souvenirs tant sur le plan professionnel qu'humain.

Zézette (à droite) en plein boulot

Souvenirs de mon Service National au 2/11 de Janvier 1968 à Avril 1969.

Miche HENRY

Le mercredi 03 Janvier 1968, à 05h15, je prends le train à LUNEVILLE pour arriver en Gare SNCF de TOUL à 06h où là, des bus bleus de la BA136 de Toul-Rosières, nous attendent. Il est environ 06h45 quand notre bus longe à notre gauche la BA136, toute blanche, couverte de neige, et j'aperçois alors plus à gauche, une ligne de spots bleus inconnus, (Plus tard, j'apprendrai que les spots bleus sont le balisage du taxiway), avant d'arriver enfin à l'entrée de cette base espérée et maintenant admirée. Après le passage du Poste de Garde, et quelques formalités d'accès, notre bus reprend sa route sur une longue ligne droite (plein Sud) jusqu'au carrefour STOP central et continue tout droit et après quelques virages nous dépose devant un bâtiment où nous passerons un mois de "Centre d'Instruction d'Appelés du Contingent" !!

Le Jeudi 04 janvier 1968, les 1ers bruits de réacteurs m'interpellent ; nous sommes en fait au Sud de la base, proche de l'EC 3/11 "Corse" …et je vais apercevoir mes 1ers F-100. Quel bonheur ! L'instruction dure 4 semaines et se déroule sans problème, puis vient une quinzaine de "Peloton de Cabot" pour les plus "remarqués des appelés", et enfin le conseil d'affectation en unité pour les 14 mois ½ à venir. Je fais part alors, de mon engouement pour le F-100 et de mon souhait d'être affecté dans un des 3 Escadrons de la base, afin d'être en contact avec les Jets, et peut-être aussi avec leurs pilotes ! Devant ma détermination et ma sincérité, je suis affecté au 2/11 "Vosges" où j'arrive au début de la 2ème quinzaine de février 1968 ; je suis affecté au Service "MA2", ce typique camion jaune dédié à la mise en route du fameux Jet, et aussi à son remorquage lorsqu'il doit être déplacé au sol pour maintenance. Au 2/11 il y avait 3 biplaces, selon mes vieux souvenirs, dont le "63936" immatriculé 11 MW ou MZ mais tout "Alu" à l'époque, et je suis sûr de m'y être assis en place AV et en place AR "pour comparer" ! Lorsque j'avais démarré et fait partir 2 ou 3 F 100D pour 90 mn de mission, je me régalais de monter à bord des F-100 D/F garés sur cette "marguerite" du 2/11, créée par les amis américains, 15 années plus tôt, et je n'étais pas pressé de rentrer au bureau MA2 à attendre le retour des F-100 : je préférais les voir revenir à leur "marguerite" et éventuellement y descendre avec un mécano-avion. Si un pilote avait signalé un problème technique et demandé l'accueil de son mécano avion à son arrivée au parking, alors, je l'emmenais avec plaisir avec mon MA2 au cas où nous aurions dû

ramener l'avion au hangar, pour intervention-dépannage ! Mon "Chef" était l'Adjudant Roland PRENEZ, assisté de 3 sous-officiers, tous les 4 très sympas, avec les 5 ou 6 Appelés que nous sommes, affectés à la conduite du fameux MA2, produit américain indissociable du Super-Sabre ! Ce sont eux qui nous initient à la maîtrise de l'engin à moteur V8, équipé en outre d'un alternateur, d'une dynamo, d'une turbine soufflante d'air chaud, tous ces éléments nécessaires au démarrage du F-100 statique sur son alvéole circulaire bétonnée. Ce sont eux aussi qui remédient à toute panne éventuelle sur un MA2, car ils sont avant tout, de bons mécanos ! En 1968, j'ai servi avec plaisir et respect le Capitane François VALLAT, alors Commandant la SPA 97, (futur général 5 étoiles) et j'ai aussi servi en permanence "PO" le Lieutenant Jean RANNOU, jeune "PI" puis "PO" à l'époque, qui deviendra CEMAA en 1995.

Quelques jours après mon arrivée l'Adjudant Roland PRENEZ, réunit les 5 ou 6 appelés que nous sommes, pour nous informer que le 2/11 va partir, début mars en CORSE, à SOLENZARA, en campagne de tirs avions. Et début mars 1968, nous décollons de TRAB par -4°C avec 15 ou 20 cm de neige sur toute la région Touloise, les personnels mécanos et les appelés, emmitouflés dans nos pardessus bleus, dans un BREGUET-DEUX-PONTS, relativement vétuste, mais confortable en vol, pour une "croisière" de 3h30 ou 4 heures de vol jusqu'à l'atterrissage en CORSE, à SOLENZARA. À l'ouverture des portes de l'avion, une bouffée d'air chaud nous envahit ! Le ciel bleu et le soleil nous éblouissent et les senteurs de genêts et de romarin nous embaument. Nous sommes réellement dépaysés et ça va durer 5 semaines ! Proches de nous, sur le Tarmac, nous faisons connaissance avec les "collègues" de la Force aérienne Belge, eux-aussi en campagne de tirs avions, avec leurs République F-84F "Thunder-Streak" camouflés, et plus vétustes que nos F-100 Super-Sabre. Dès le lendemain, nos MA2 sont conditionnés, prêts à démarrer nos F-100 qui vont commencer à partir les uns derrière les autres, en mission de tirs au-dessus de la mer. Lors d'un retour de Mission en F-100D, à l'atterrissage dans l'axe N-S, avec la mer à sa gauche, Louis GRISON (Gaston pour ses Copains) est victime d'une panne parachute frein, et malgré un freinage appuyé et l'extinction de son réacteur, alors sans nose-wheel, Gaston n'a pu éviter une sortie de piste Sud et son F 100D a terminé dans le maquis, sur quelques mètres, jusqu'au niveau de l'Aérofrein ventral, mais sans dommage ! L'incident fut sans conséquence, selon mon souvenir, et les mécanos ont reculé le F-100D avec deux MA2 et l'ont alors ramené au Parking. Pendant cette campagne de tir, j'ai réussi à effectuer en "auto-stop" 2 fois et demie le tour de la Corse, en 4 weekends successifs, avant

le retour final début avril, sur TRAB, à bord d'un NORATLAS, bruyant et inconfortable, sans égal avec le vétuste BREGUET-DEUX-PONTS.

Début avril 1968, le 2/11 était "remonté" à Toul-Rosières" et j'ai vécu encore deux mois de plaisir au service MA2. Pendant 2 weekends j'ai été volontaire MA2 pour "monter la PO" : le 1er weekend, avec Bruno LE MOINE pilote "PO" désigné, + 1 mécano avion et un armurier avion, + 1 "boy" (moi-même) très heureux d'assumer cette mission inconnue, et le 2nd weekend avec Jean RANNOU pilote "PO" désigné. Nous étions logés dans 2 "SHELTER" US, dans une ambiance d'alerte guerrière ; c'était en mai 1968 !
Et début juin j'ai été sollicité pour prendre le poste de "Marqueur OPS", le poste suprême pour un appelé dans un Escadron de Chasse de l'Armée de l'Air, avec les pilotes, en remplacement du collègue appelé qui "prenait la Quille". J'ai alors vécu onze mois de bonheur opérationnel intense, jusqu'à fin avril 1969 (démobilisation du service militaire légal à l'époque) ! J'ai alors fait la connaissance réelle des pilotes que je mettais en route depuis mi-février, sans bien les connaître, hormis le Commandant d'Escadron Wladimir MONTITZSKY, le Commandant en second Paul BRUNIER, les Commandants d'Escadrilles Hector PISSOCHET, et Jean-Claude VALAIS qui venait juste de remplacer François VALLAT… parti vers "de plus hautes sphères à l'Etat Major". Très heureux derrière mon bureau de marqueur OPS, je servais de mon mieux les demandes des pilotes qui m'appréciaient, parait-il, en tant que caporal appelé ! C'est vrai que "j'avais la fibre" et que "je me mettais dans leur peau" m'inquiétant de leur mission lorsqu'ils étaient de retour, au point que certains ne comprenaient pas ma curiosité, d'Appelé. Entre l'été et l'Automne 1968 j'ai vu arriver plusieurs pilotes au 2/11 : Jean MOCAËR jeune Lieutenant "PI" très calme et très gentil, 3 jeunes sergents de 25 ans : COTTE-VERDI, MARESCHAL et RILLARD qui passeront sergent-chef rapidement après être arrivés et qui feront le concours ORSA au début de 1969 ! Deux ex-Moniteurs sur T-33 : le sous-lieutenant POIMBOEUF et un sergent-chef sympa dont le nom m'échappe, avec qui nous avions une sympathie réciproque et qui deviendra ORSA avec ses 3 collègues précités…

La Météo hivernale lorraine bien connue fait que le 2/11 partira 2 semaines, en campagne de tir à Cazaux, où le ciel est plus bleu qu'à TOUL, mais l'air y est très humide ; je me souviens du ruissellement de l'humidité sur les murs de nos chambrées, et d'un weekend de quartier libre, gris, humide et froid à BORDEAUX ! Sauf erreur, c'est lors de cette campagne que l'Adjt LEROUX a posé artistiquement un F-100F sans roulette de nez, laquelle refusait de sortir malgré plusieurs tentatives infructueuses. Tous les gens du 2/11 étaient sur le tarmac devant le hangar de l'Escadron, pour voir de loin cet atterrissage inhabituel et risqué, imaginant le pire possible avant l'arrêt complet du biplace, avec la partie inférieure de l'entrée d'air bien écrasée, mais néanmoins

réparable. Et puis retour à TRAB en attendant des jours "Bleu-Météo" pour faire voler les F-100 et les Pilotes

Nouvelle opportunité pour le 2/11 : nous sommes détachés sur la BA125 d'ISTRES-le-Tubé afin d'effectuer des heures de vol au profit des avions et des pilotes. À Toul-Rosières c'est l'hiver, alors qu'ici à ISTRES c'est presque l'été et Ohhhh ! surprise, notre hangar de détachement est tout proche du hangar du Prototype SEPECAT Jaguar qui sort chaque jour pour un vol d'essai avec son pilote vêtu d'une combinaison de vol rouge-orangé, et qui passe face à notre hangar, pour rejoindre sa piste d'envol. Le 1er du 2/11 qui le voit arriver, alerte tout le monde qui accourt pour voir passer ce fameux Jaguar, lequel dit-on, qu'il sera le remplaçant du F-100 dans les années à venir…et ce sera VRAI !

MARS-AVRIL 1969, mes 2 derniers mois au 2/11. Mes souvenirs sont maintenant confus, mais je repense à quelques événements marquants. Le 1er janvier 1969 Bruno LE MOINE et son copain JP. GILLET (Lunévillois comme moi) ont été nommés Capitaine. JPG a jeté sur la table d'OPS ses galons de Lieutenant de sa combinaison de vol que j'ai récupérés ; je les ai toujours au fond d'un carton de souvenirs de cette époque ! Quelques semaines avant, JPG s'était posé avec un F-100D en 22 et son jet avait subi une "panne parachute" malheureusement sur piste mouillée et en descente ; JPG n'avait pu éviter l'engagement de barrière Sud. Il avait dû en répondre aux autorités ! De retour en salle d'OPS au 2/11, il a dit : « *Je vais me prendre des points négatifs, mais je m'en f', car je serai promu Capitaine au 1er janvier 1969* »... et ce fut tout à fait vrai !

Je repense aussi au jour, j'ai oublié la date, où Pierre GRAND'HEURY, alors Commandant des OPS ESCADRE, est venu au 2/11 pour faire un vol solo d'une heure, avec un F-100D nu, alors qu'il faisait beau. Les 2 Commandants d'Escadrille lui ont affecté un Jet tout neuf qui venait de rentrer de grande visite ; il me semble que c'était le 11 MC. Le Commandant P.G'H (ex-leader de la PAF quelques années auparavant) est parti pour décoller en 04, et malheureusement ce F-100 "tout neuf" a subi une panne PC, (manque de poussée), et arrivée en bout de piste 04, il n'avait toujours pas décollé ! L'officier de permanence dans la tour, voyant cela, a relevé la barrière Nord et le F-100 y a accroché son train d'atterrissage. Le Pilote a coupé son moteur et s'est crashé en bout de piste 04, dans la petite pente après le seuil de piste ! Pas de blessure pour notre vénérable Commandant qui est revenu quelques instants plus tard, signer "mon cahier d'ordre". Sa main tremblait quelque peu, on peut s'en douter, et je lui ai demandé : « *Vous allez bien mon Commandant ?* » Il m'a répondu avec un sourire : « *Oui, oui, ça va !* »

Fin avril 1969, mon service militaire légal de 16 mois se termine officiellement, à mon grand regret. Effectuer son service militaire dans un Escadron de Chasse équipé de cet avion était sans conteste, "une faveur" que seuls les Fan's connaisseurs de l'époque pouvaient apprécier ! Dès mon affectation au service MA2 j'ai pu approcher ce F-100 mythique, le toucher, le démarrer, le remorquer et m'y installer (hors mission officielle). Affecté ensuite en Salle d'OPS avec les Pilotes, je "nageais dans le bonheur" dans cette fonction de "Marqueur" au service des PN auxquels j'étais dévoué pour leurs besoins techniques : demande prioritaire de décollage, demande d'une "Cabine" pour mission particulière, demande "à la Mécanique" de préparation accélérée d'un F-100 pour décoller,.... Les 2 commandants d'Escadrilles, quelques jours avant mon départ, m'ont offert l'insigne de leur Escadrille, au fond d'un verre, comme cela se faisait pour les pilotes nouvellement affectés : ce fut un grand honneur pour moi. Quant à obtenir "un tour en F-100", malgré mes demandes, jusqu'au Commandant du 2/11 Wladimir MONTITSKY, en 1969, c'était devenu "prohibé" alors qu'en RFA à BREMGARTEN, cela se faisait quelques années auparavant.

Néanmoins, les souvenirs que je garde de mon passage à TRAB depuis janvier 68, et surtout au 2/11 "VOSGES" de février 68 à avril 1969… sont magnifiques et immuables, puisque 50 années plus tard j'ai pu renouveler et retrouver quelques Grands Hommes, grâce à l'Amicale des Anciens de la 11èmeEC : BRAVO et MERCI encore à TOUS !

Le MA2 devant un F-100

Le baptême du "REDOUTABLE".

Gilles VAUTHIER

À la suite du transfert de Bremgarten à Toul, on (le personnel) a dû prendre ce qu'on nous donnait. C'est-à-dire que, du point de vue logement, adjudants-chefs et adjudants avaient priorité pour les chambres seules. S'ils en restaient, les vieux sergents-chefs aussi, mais là… Les sergents, caporaux-chefs, caporaux et pioupiou : dortoirs ! Et à quinze par chambre, avec les portes de saloon (double battant), pas de veilleuses si utiles aux retours des vols de nuit, lors des retours "tardifs des commissions" dans des communes éloignées de la base. À l'époque, on avait souvent une voiture pour deux ou quatre. Les bâtiments en rénovation étaient plus que surveillés !

Quand je suis passé sergent PDL, le responsable logement m'a demandé si j'étais intéressé par une chambre de quatre au LC1. C'était le bâtiment des "vieux", donc tranquille, peinard. La chambre proposée était une salle commune où les Américains posaient leurs skis, hard-tops, galeries de toit, mais qui possédait un lavabo, des w.c. et une douche. Si je trouvais 3 autres sergents, l'affaire était faite. N'étant pas le seul informé, on s'est retrouvé un sergent du 1/11 et trois du GERMaS à aménager dans le bâtiment "Le Redoutable".

Pourquoi "Le Redoutable" ?

En pénétrant dans ce bâtiment, on était impressionné par le nombre de tuyaux qui étaient dans les couloirs (coursives) et les bruits émis (à la mise en pression du chauffage ? à l'appel de l'eau des sanitaires ?). Tous ces bruits n'étaient pas sans rappeler les sonars et autres asdics de La Royale. Il y avait aussi parfois de l'eau dans les coursives.

Le baptême.

Le colonel GOURET a donc lancé "Le Redoutable" avec le bosco (ADJ YVIN dit Yann). Ils ont cassé la bouteille de champagne sur la droite de "l'escalier de coupée" et dévoilé la plaque : Bâtiment "Le Redoutable" parrain : colonel GOURET.

Cette photo est prise en milieu d'apéritif, le temps qu'il y ait de la braise au barbecue (très fonctionnel celui des Américains) et le colonel qui de sa fenêtre voyait très bien ses voisins (nous), sous prétexte d'un tour du propriétaire, est venu voir comment cela se passait. Après quelques verres pris en commun, sachant pourquoi on l'appelait "Le Redoutable", accepta d'en être le parrain.

Son fils est venu le chercher :

- *« Papa, maman dit que l'on va manger, elle a fait un soufflé.*
- *Va dire à maman qu'elle coupe tout, on mange ici. »*

Sur la photo

Cette photo est prise en mai 1972 (nous sommes en tenue hiver). C'est le baptême du "Redoutable". Le lancement a eu lieu en juin 1972 (tenue d'été) avec son parrain : le colonel GOURET, premier habitant de la villa, donc voisin et … Breton … ! Ce qui ne gâche rien. Comment est-ce arrivé ? Hasard ! Un peu d'histoire (locale).

1 Marco LECA, GERMaS réacteur / 2 YVIN, pétaf du garage, faisait passer les permis / 3 ADJ BOUGOIN (dit Max), radio/radar GERMaS / 4Jean-Paul ANGELOT, telec du GERMaS / 5 CORNEILLE, ERT / 6 DATAMANTI (dit "Le Kabyle"), EC 3/11 / 7 GUETTA, GERMaS réacteur / 8 LEROUX (dit Nanar), GERMaC-GERMaS / 9 BRICOTTO (dit "La Brique") / 10 RICHAUD (Tonton), ERT / 11 HERNOT (dit "Ti'Jean"), EC 2/11 / 12 VERLHAC

1. JOBKEL, GERMaS réacteur ?

2. COFFIN, GERMaS réacteur ?
3. FLORENTIN (dit "Flo-Flo"), PC1 ?
4. VAUTHIER, GERMaS réacteur ?

Auxquels il faut ajouter

- "Ernest" qui est derrière le n°9
- A est Dehez (pilote)
- A' est bien OUVRIEU du CLA
- B est Vandamme (pilote)
- Entre le 10 et le 11, il s'agit du sergent Latournerie, un radio du 2/11
- Contre le poteau avec le chapeau, Alain Guillemot dit "Léon"

Sachez que le Pacha était le parrain, le bosco (ADJ YVIN), le bidel (ADJ ROUTTIER, le mousse, en tenue SVP, (SGC LECA), les rameurs (M. CORNEILLE et BAUDRY, Antillais de l'ERT), vigie/salle des machines (JOBKEL, COFFIN et VAUTHIER). Il y avait aussi l'aumônier, dont j'ai oublié le nom.

Mon arrivée à l'Escadre

André CARBON

Il y a 40 ans, le 2 Novembre 1976, le 2/11 VOSGES effectuait son premier vol officiel sur Jaguar. Et alors ? Pourquoi en parler ? D'abord c'est une date anniversaire et ensuite parce que "j'en étais" de cette manip. La preuve ? Le vol ne s'est pas fait le 2, mais le 3 Novembre ; l'escadron a un peu triché, car ça présentait mieux de dire que ça s'était passé le 2 Novembre (le 2/11 pour ceux qui ont du mal à suivre) à l'EC 2/11 VOSGES.

En fait le 2 Novembre, l'escadron finissait d'aménager ses locaux qui venaient d'être refaits pour l'arrivée de ce nouvel avion, et si j'en garde un souvenir, c'est que c'est aussi la date de mon arrivée à l'escadre. La veille j'avais eu un peu de mal à trouver la base et quand j'avais demandé mon chemin, on m'avait répondu que si je cherchais la base la plus proche de la ville de Toul, il fallait aller à Nancy Ochey et non à Toul Rosières.

Le lendemain au petit déjeuner en tenue "buck" je me suis fait tout petit au milieu des autres pilotes et ce n'est pas les propos d'un copain d'une promo avant moi qui m'avaient rassuré. *« Tu es muté sur la base ? Ça va être dur pour toi aujourd'hui… »* Effectivement ce fut dur...

Après un passage rapide chez le LCL Richalet, commandant l'escadre, je fus reçu plus que fraichement par le commandant du 2/11 qui commença à m'en passer une au sujet de ma tenue que j'avais pourtant bien soignée pour l'occasion. *« Vous n'êtes pas au club MED, ici ! »* Tout y passa ; mes chaussures pas cirées (pas assez brillantes), le pli de mon pantalon (pas assez marqué), mes cheveux longs (mais étrangement moins longs que les siens),.... En fait en guise de commandant d'escadron, j'avais à faire à un adjudant-chef qui traditionnellement avait emprunté les gallons de son chef et qui s'en donnait à cœur joie de pouvoir engueuler un officier pilote. Après un rapide passage en salle d'OPS, il me confia aux mains de l'officier mécano pour faire le tour des services. Accueil très chaleureux et content de voir un nouveau pilote, « *On va arroser ça !* » Il est à peine 10H00 et j'en suis déjà à l'apéro. *« J'aurais préféré un café les gars »*. *« Ici vous êtes dans un escadron de Chasse mon Lieutenant ! »*

J'avoue que c'est un peu le dernier souvenir très net qui me reste. Je ne me rappelle le déroulement de la journée que par épisode ; le repas de midi au mess officier pendant lequel j'ai insulté les autres escadrons, le café sur lequel je me suis jeté en étant persuadé qu'il allait un peu me requinquer, mais qui avait un drôle de gout (en fait ils avaient ajouté deux doses de mirabelle), le vol que j'ai

failli faire en Fouga (histoire de voir ce que je valais), ... Ayant le vin plutôt gai, j'avais amusé un peu tout le monde y compris le commandant de base le colonel BOICHOT, qui en avait vu d'autres.

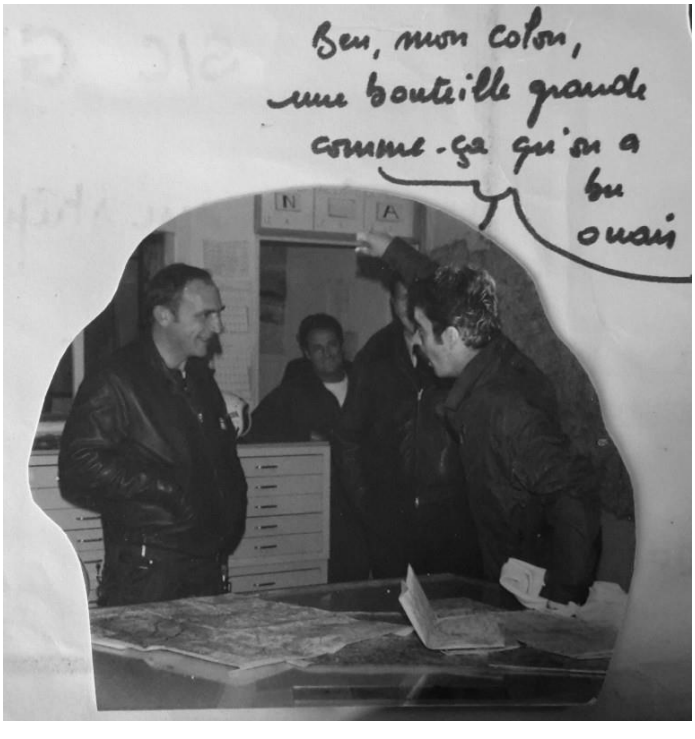
Tout ça pour me réveiller dans mon lit le soir vers 19H00 avec un plâtre au bras droit, signe que j'avais aussi fait un détour par l'infirmerie. Le lendemain, je suis revenu à l'escadron, pas très fier et le premier pilote que je vis fut le capitaine AMARGER, un des deux commandants d'escadrille ;

— *« Vous êtes là vous ? Vous êtes en forme ?*

— *Euh oui*

— *Vous allez chercher un casque et un pantalon anti-G et dans une heure on décolle, vous montez en place arrière derrière moi pour le premier vol officiel du 2/11 sur Jaguar ».*

Début en fanfare pour une carrière sur Jaguar qui s'achèvera 11 ans plus tard de l'autre côté de la piste au 1/11 quand je laisserai le commandement de l'escadron.



L'artiste en plein show face au colonel BOICHOT

Une idée lumineuse !

Je m'appelle Patrick ARANEGA, Alias "Brigand", arrivé à Toul en novembre 1976, je suis affecté à l'Escadron de Chasse 2/11 Vosges.

C'est là que débute la Grande Aventure ou comment avoir une idée lumineuse.

ARANEGA (à gauche) et BENONI

Les Jaguars du 2/11 Vosges, comme ceux des autres escadrons, participent à l'appui feu des forces terrestres avec des armements conventionnels. Pour les préparer à cette mission nous effectuons régulièrement des campagnes de tir sur la base aérienne de Cazaux. C'est au cours d'une de ces campagnes, au printemps 1978, que nous avons l'occasion de visionner un film sur la guerre des Six Jours. Nous pouvons y voir des survols d'objectifs ainsi que des boules de feu sortant des aéronefs. Je pose la question à un pilote de Jaguar,

- *« Qu'est que c'est ?* » Il me répond :
- « *Ce sont des leurres qui protègent l'avion ! »* Immédiatement ma seconde question :
- *« On n'a pas ça, nous ?* » Réponse :
- *« Non ! »*

Et là, c'est parti dans ma tête : on va monter un lance-leurres sur les Jaguar. En fait il s'agit de pouvoir larguer des cartouches à un moment précis : donc, une boite de commande, un poussoir de tir, un magasin muni de cartouches, et un séquenceur permettant de larguer un certain nombre de cartouches.

J'expose tout cela à mon Commandant d'Escadron : le CDT CARRASCO qui me demande :

- *« Tu es sérieux ? »* Je lui réponds :
- *« Oui ! »* Et c'est parti :

— *« On le met où ? »*

Quand on fait le tour de l'avion, il n'y a pas beaucoup de place disponible, et il faut pouvoir disposer d'un nombre conséquent de cartouches pour être efficace : Sur un des cinq points d'emport :

— *« Non ! »* Le parachute ?

— *« Oui, mais on a plus de parachute ! c'est un choix : les leurres ou le parachute ! »*

Le choix est fait : les leurres !!! Nous nous renseignons chez Lacroix, fabricant de cartouches, afin d'avoir les caractéristiques des cartouches. Je sors du magasin de ravitaillement un conteneur parachute, prends les côtes et dessine un plan : on peut mettre 18 cartouches : c'est OK. Electro-magnétiques ou infra rouges ? Le choix se porte sur de l'infra-rouge. Il faut des picots pour la mise à feu, deux par cartouche, un pour la masse et l'autre pour l'amorce. Au niveau du séquenceur, le choix se porte sur un séquenceur de lance-roquettes 19LR1, je crois. Mais il est prévu pour 9 coups : il en faut donc deux, car j'ai 18 cartouches. Je câble tout cela, et me voilà avec une dispo de séquences : 3, 6, 9, 12, 15 ou la totale 18 cartouches. Il faut maintenant alimenter les séquenceurs électriquement : un circuit imprimé avec 4 relais Deutch, réversibles, montés sur supports, en cas de panne. Pour la boite de commande, il y a de la place sur la banquette droite : largeur 2 Dzeus : bon ! Un inter ON/OFF, avec sécurité : il faut le soulever pour le mettre sur ON, un voyant vert (système sous tension) un voyant ambre (conteneur vide), avec alimentation 28V-DC par relais. Un poussoir de tir, on le mettra sur la planche de bord sur la gauche dans la lignée des manettes de gaz. Alimentation 28v générale du système sur le boîtier fusible banquette droite (32 alpha si je me rappelle bien). Détermination du câblage nécessaire et de son cheminement pour aller de la cabine jusqu'à l'arrière du Jaguar. Je vais voir le CDT CARRASCO et montre tout cela sur papier et lui dit :

— « *Chef j'ai besoin de modifier le conteneur, mais la modification est irréversible »*. Vas-y me répond-il.

OK, direction les Choumac (chaudronniers) au Germas et traite avec l'adjudant Alain STEPHANINNI. On perce la première flasque, la plaque support avec les picots, la plaque de maintien des cartouches, les entretoises et on monte le système dans le conteneur. Nous positionnons le boîtier relais et les séquenceurs. Je m'occupe de la boite de commande et des câblages pour réaliser une démonstration.

Au cours de l'été 1979, fixation du conteneur sur un tracteur de piste « Tracma » à l'aide de sangles, positionnement du Tracma devant le hangar du 2/11, avec une alimentation 28V.

— *« Je suis prêt chef »!*

Le chef convoque l'ensemble de l'escadron en début d'après-midi dans le hangar pour une démonstration. C'est avec FONFON, le chef de piste et Jacky MARIE, que nous réglons les séquenceurs sur la totale, les 18, boite de commande sur ON, le chef appui sur le poussoir de tir. Les cartouches partent, une toute les 0.33 seconde. C'est un succès ! Mais il y a un Pb, les cartouches tombent dans l'herbe longeant le taxiway à la sortie de l'escadron. *« J'ai oublié de prévenir les pompiers, chef ! »* La journée se termine au bar de l'escadron, pour fêter ce succès. Il y aura d'autres essais pour affiner le système, mais sans oublier les pompiers. Puis ce dossier sera confié à l'Officier technicien du Germas, le Capitaine PUCELLE. Assistés du Sergent CHAZEAU, à eux deux, ils vont améliorer le système et monter un séquenceur électronique. La boite de commande reste identique. Ensuite, le système sera industrialisé. Cette aventure formidable restera pour moi inoubliable.

Le lance-leurre en lieu et place du parachute frein

Création de l'Amicale des anciens de la 11EC

Gérard PLATINI

1997 : la 11ème Escadre de Chasse vient de fermer son dernier escadron. Pour marquer l'évènement, un grand rassemblement du personnel ayant appartenu à l'escadron 3/11 est organisé et la cérémonie militaire sera suivie d'une soirée cabaret qui se tiendra sous un grand chapiteau monté devant le mess officier. Ayant passé environ 18 années dans cette unité et bien que l'ayant quitté depuis 8 ans (muté au grade de major), je fus convié à cette journée historique.

Au cours de la soirée, le Général Richalet, que j'ai eu comme Commandant d'escadron, vint m'aborder. Pour la petite histoire, il faut rappeler qu'à l'époque des F-100, chaque pistard avait en charge un avion qui lui était attribué, et comme il y avait plus d'avions que de pistards, certains mécanos se voyaient attribuer un mono et un biplace ! (il y avait 3 bi à l'escadron). Ce fut mon cas avec le 937 et le 122 RV. Et c'est ainsi que j'ai participé au lâché sur F-100 du Capitaine Richalet… Fréquemment il volait sur ce 937 ; pourquoi ? Je pense qu'il appréciait ma prestation (… ??), tout en me rappelant que pour les cheveux, les pattes ne doivent pas dépasser le milieu du lobe de l'oreille. Au fil du temps, j'effectuais des dépannages sur cet avion dont j'avais acquis une bonne connaissance qui était reconnue au sein de l'escadron. Lors de cette soirée, arrivé au buffet, le Général Richalet qui était en train de saluer ses connaissances, me vit et me posa cette question qui est toujours présente dans mon esprit :

- « *PI, (mon surnom qu'il faut prononcer P-I) vous êtes à la retraite...!! Qu'est-ce que vous allez faire maintenant ? »* Surpris par cette question ma réponse :
- « *euh, euh* » ...
- *Eh bien je vais vous donner du boulot : vous allez fonder une amicale du personnel de l'escadre, car les gens ont un désir de rencontre.*
- *Mon Général je n'y connais rien dans l'organisation d'une amicale.... »*
- *Vous apprendrez et ferez des choses simples pour que les personnes continuent à se retrouver. »*
- *.... et avec qui ?? »*

C'est alors qu'il me désigne une personne que je ne connaissais pas. *« Il s'occupe d'une amicale et il vous orientera.* » Un peu plus tard, Richalet m'indique que je dois aller voir le Colonel ROBERT commandant de la BA136 et qu'il m'apportera toute l'aide dont j'aurais besoin. La soirée se terminant, j'échange avec quelques

têtes connues et rendez-vous est pris pour le mercredi suivant 9h devant le PC guerre. Ce mercredi à 9 h sur le parking, arrive aussi ETIENNE, et LE MILBEAU (PLOOM) ; on se concerte et on décide rapidement que la première chose à faire est d'aller voir le Commandant de base. L'accueil de ROBERT est très cordial et il nous fait alors part de sa décision de mettre à disposition de la future association une pièce située au PC guerre. Sans perdre de temps, on s'installe pour se mettre au travail afin de définir les grands axes de travail.

Trouver des adhérents

Pour les adhérents, Étienne avait une liste de quelques personnes de l'escadre, liste qui avait été constituée au 3/11 peu avant la dissolution. (Je suppose que RICHALET avait eu vent de cette liste). De son côté, Graff a quelques connaissances d'anciens du F-84, et personnellement je fais appel à mes souvenirs pour répertorier les personnes que j'ai côtoyées à l'escadre. J'ai aussi souvenir que FRANÇOIS (le barbu) avait organisé une journée de rassemblement des pilotes de F-100 à REIMS. Je le contacte.

Organiser le bureau

Pour ce qui est de la composition du bureau, Étienne et Ploom se virent confier la trésorerie, Graff le secrétariat et moi-même pour toutes les autres démarches. Le mercredi suivant, Geneviève BARBESANT, une secrétaire de l'Escadre rejoignit l'équipe.

À ce stade, je possède une liste d'environ 250 noms qu'il faut joindre par courrier pour leur annoncer la création de "l'Amicale des anciens de la 11EC". Nous avons le support de la base pour la fourniture du papier et des "photocops" ; reste à fixer le montant de l'adhésion, car on s'est aperçu qu'il y aurait des achats à faire. Richalet contacté veut que cela soit le plus bas possible ! Après quelques échanges et en tenant compte de nos ambitions, Étienne fixe le tarif à 10 francs ! Dans le courant de la semaine, je me rends dans la Meuse chez FRANÇOIS qui nous a proposé ses services pour réaliser un mailing, car il possède le matériel nécessaire. Au retour, nous nous retrouvons avec 250 enveloppes à envoyer, et ce sans argent. Le Colonel Robert fera faire l'affranchissement sur le compte de la BA. La semaine suivante est consacrée à l'élaboration des statuts et à les déposer à la sous-préfecture. Ploom possède une "bible" sur le sujet. Rédaction faite, ceux-ci seront déposés à la sous-préfecture de TOUL le 09 SEPTEMBRE1997, avec la composition suivante : Président : François / Vice-président : Platini / Trésoriers : Étienne et LEMILBEAU / Secrétaire : Graff et Barbesan. (La volonté de Richalet était d'avoir comme président un pilote et comme vice-président : un mécano)

Les semaines suivantes, après ouverture d'un compte en banque, les adhésions réalisées sur la base nous procurent quelques fonds. Le travail continue, mais il faut se faire connaitre ; on envoie sur toutes les bases un avis de création à afficher dans les mess, et d'un encart dans les revues comme Air et Cosmos, ainsi que dans les revues d'organismes paramilitaires tels que AGPM/GMPA. Avec l'argent des premières adhésions et celui de généreux donateurs, on procède à l'achat d'un téléphone-fax et on ouvre une ligne de téléphone civil, ce qui me permet de faire des comptes rendus oraux à Richalet à l'issue des réunions de bureau. Il faut également préparer notre première AG : elle se fera en Décembre et on intronisera RICHALET comme président. Pendant ce temps, le bureau s'étoffe avec l'arrivée de NALLE Christian. On décide alors de créer un bulletin de liaison de façon à maintenir un contact avec les plus éloignés ; ce sera la naissance de RNV (Res Non Verba). Les premiers seront réalisés de façon artisanale : photocopie, pliage et agrafage manuel puis envoi. On remarque que les adhérents sont dispersés sur l'ensemble du territoire et suite à cette constatation, la décision est prise de créer des régions avec un animateur. Il y en aura 5 : NORD-EST/PARIS/NORD-OUES/CENTRE/SUD-OUEST et SUD-EST. L'ébauche d'un annuaire est également lancée ; les adhésions affluent. Le bureau de "l'Amicale" maintient un contact fréquent avec les présidents de région, et l'on s'aperçoit des difficultés que ceux-ci rencontrent pour organiser une réunion de leurs adhérents. Pour leur faciliter la tâche, il est décidé qu'il leur suffirait de contacter le bureau, de donner les informations de prestation (date, lieu, programme) et le bureau se chargerait de contacter par courrier les membres de la région concernée. Le trésorier Étienne dont j'ai pu apprécier la rigueur, propose pour chaque rassemblement, une certaine somme pour agrémenter la prestation. Les finances sont correctes, et une prévision de dépense est faite pour l'année suivante ; le but du trésorier étant d'avoir suffisamment de liquidité pour absorber les charges d'un trimestre. Tout le bureau participe au travail de photocopies, d'écriture, d'adresses, de reliure d'annuaires,… etc."

On s'aperçoit que la machine est lancée : les régions s'activent, Lardy dans le sud, Mioche au centre, Barthel dans le sud-ouest, Adnet et Olivé dans la région parisienne. Le bureau organise une visite à Bremgarten, François nous fait découvrir un site de la guerre 14/18 : la butte de VAUQUOIS avec la guerre des mines, etc... Et à chaque fois, la manifestation se termine autour d'une table comme l'avait demandé le président.

De mémoire il y eut aussi l'organisation de la soirée dansante pour le réveillon de l'an 2000 (année de la tempête !), la 2ème AG à Luxeuil et la suivante au musée de l'air à PARIS.

Le président Richalet étant atteint par la maladie, le Général LONGUET se proposa pour prendre sa succession au cours de l'AG suivante. Et puis il fallut résoudre le problème de la fermeture du DA136 obligeant à déménager au QUARTIER REYMOND à METZ… L'amicale avait alors plus de 900 adhérents, lorsque je quitte mes fonctions...

D'autres ont pris le relais et c'est grâce à eux que cette année l'Amicale peut fêter ses 20 ans.

Lors de la 1ère AG : le général RICHALET entouré du bureau : Ploom, Fleur, Platini, Étienne

INCIDENTS – ACCIDENTS

Un de mes chefs disait (à juste titre) que lorsqu'on mettait dix tonnes de ferraille en l'air, elles ne demandaient qu'une chose "à retomber en vrac".
Raccourci abrupt pour dire que parfois, un pilote ne maitrise pas tous les paramètres techniques, environnementaux, humains,… et qu'il est de ce fait confronté à des situations qui peuvent conduire jusqu'à l'accident.
Récits de quelques incidents-accidents (parfois il a été difficile d'employer le bon qualitatif) souvent racontés avec une bonne mesure d'humour.

Petite histoire du JAGUAR A83

Michel Fonvieille Officier Mécanicien EC 2/11 Vosges 1982-1987

Etat des lieux :

En ce beau matin du 15 novembre 1982, je supervise le départ d'une patrouille de 4 avions pour une mission GE (Guerre Electronique), en qualité d'officier mécanicien de l'escadron de chasse 2/11 "Vosges". Mon camarade Jean-Pierre prend place à bord du JAGUAR A83 en configuration "6 Fox + CT51". Mise en route ; roulage ; décollage et c'est parti pour une mission "longue" de qualification "Chef de Patrouille" : ASV4 (assaut à vue à 4 avions) au-dessus de l'Allemagne. Retour prévu début d'après-midi. Matinée standard pour un officier mécanicien : PPV, gestion des pannes, changements de configuration, suivi des chantiers en cours, arbitrage des querelles inter-spécialités, négociation avec le Commandant d'Escadrille qui en veut toujours plus, mensonges au chef des Services Techniques Escadre qui croit encore qu'une poignée d'ordres (soient-ils aberrants) permet d' accélérer la résolution des problèmes techniques ; et pendant les temps morts, prise en charge d'un radiateur qui fuit ou d'une cuvette de w.c. bouchée. En bref : la routine ! Aux alentours de 13H30, de retour du mess, je suis en grande discussion avec mon chef de piste Marco sur le parking des Ops de l'escadron lorsque, levant les yeux au ciel j'aperçois un avion effectuant une approche peu conventionnelle, pour autant que je puisse en juger : Une incidence proche des 45° ; un taux de descente qui avoisine la chute libre et par conséquent une vitesse "sol" qui me laisse perplexe. *« Il va se planter ce C..* !* » lançais-je à Marco dont le regard exorbité et la bouche bée me laissent à penser qu'il partage mon point de vue. « *Pu….n*, ça va merder* !* » me répond-t-il en se précipitant vers le bureau de piste voisin pour "scrambler" l'équipe de crash, puisque c'est justement au 2/11 d'assurer ce service cette semaine-là. Comme un seul homme, et sans nous concerter, nous sautons dans le "Tracma" garé devant l'entrée du bureau de piste et nous dirigeons plein gaz (25 km/h) vers l'entrée de piste en empruntant le taxiway et en oubliant d'en demander l'autorisation à la Tour.

* : Mots de vocabulaire employés par les mécaniciens en situation de stress. Le mécanicien étant par essence un être doux, sociable, bien élevé, courtois et sensible. (NDLA)

Un atterrissage pour le moins mouvementé :

Pendant ce temps, notre avion continue sa descente vertigineuse, et comme je l'avais imaginé impacte lourdement la planète à quelques dizaines de mètres

avant l'entrée de piste, laissant au passage la jambe de train droite fichée dans le sol ; ce qui lui fera évidemment défaut par la suite. S'en suit une embardé sur le côté droit de l'appareil qui s'écarte de l'axe de piste pour se diriger droit vers la butte de terre sous laquelle se trouve le local abritant les treuils de relevage de la barrière de sécurité qui heureusement est en position basse, sinon notre ami aurait été fait comme un papillon dans un filet. Je réalise à ce moment-là que sa vitesse sol est bien supérieure à celle que j'avais estimée quelques instants plus tôt !!! Se servant de la butte comme d'un tremplin, mon camarade "Olive", aux commandes de l'appareil indocile, semble tenter ce qui pourrait ressembler à un "touch and go" ; mais le "Go" est de courte durée, puisqu'après avoir "légèrement" rebondi, l'avion retombe lourdement sur le flanc, mais en retrouvant l'axe de la piste. Ce faisant, Jean-Pierre a décidé de rentrer (ou presque) la roulette de nez ; sans doute parce que la dirigibilité n'était plus suffisamment efficace. Un nuage de terre, une forte odeur de pétrole (il en reste pourtant peu dans les réservoirs), un bouquet d'étincelles et quelques centaines de mètres de glissade, et Olive, passionné de conduite automobile nous gratifie d'un "Tête à queue" somptueux réalisé grâce à l'ouverture du parachute frein avant de s'immobiliser en vrac au milieu de la piste et d'évacuer l'avion par ses propres moyens.

Une fin heureuse :

Les pompiers, arrivés en même temps que Marco et moi commencent à arroser copieusement l'avion de neige carbonique, pendant que je me précipite vers un Jean-Pierre un peu hagard en lui demandant si tout va bien. Fidèle à lui-même et face au côté anecdotique de la situation, il me rassure immédiatement par une réponse venue du plus profond de son être et que lui seul est capable de prononcer en pareille circonstance : *« Putain, je me suis mis un de ces coups de boule sur le compas !!!! »*. En effet, il arbore pour simple blessure un superbe "œuf de pigeon" au milieu du front ; ce qui ne l'empêchera pas d'être transféré immédiatement vers à l'infirmerie à bord d'une superbe camionnette verte à croix rouge arrivée précipitamment sur site. L'équipe de crash arrivée sur les lieux, il va nous falloir évacuer la piste au plus vite afin de libérer l'espace au cas où d'autres appareils voudraient tenter d'atterrir, si possible de façon plus académique. Il ne nous faudra qu'une petite heure pour remettre l'avion debout, le hisser à l'aide d'une grue Pinguely et le ramener de manière acrobatique à son domicile sur le plateau d'une "40 pieds", malgré une foule de "badauds" galonnés venus voir, photographier, expliquer, conseiller, commenter, et nous sommant sans cesse de faire plus vite ; ne réalisant pas que

leur frénésie ne faisait qu'entraver le bon déroulement des opérations (mais on avait l'habitude et je ne leur en veux pas, ils cherchaient juste à évaluer la part de responsabilité qui pourrait leur être attribué dans cette affaire et qui serait de nature à faire ombrage à une carrière qu'ils souhaitaient brillante: la leur !).

Conclusion :

Une fois de plus, la mécanique du 2/11 avait prouvé ce jour-là (et je l'ai toujours affirmé haut et fort) qu'elle était la plus "pointue" et la plus réactive de l'Escadre, n'en déplaise à mes amis du 1, du 3 et du 4/11 que je salue très amicalement au passage. Malgré la violence du choc et l'importance apparente des dégâts subis, le JAGUAR A-83 sera remis en état de vol et fera une deuxième carrière au sein de la 11ème Escadre de Chasse à la grande fierté de Jean-Pierre qui avait réussi à préserver l'essentiel. La technicité des mécanos du 2/11 ne permettra hélas pas de sauver le bidon ventral qui finira lamentablement au musée des souvenirs de la Base aérienne 136, j'ai cité le "Parc à Ferrailles".

Certains pilotes (de mauvaise foi) prétendront par la suite que cet avion devait être un peu tordu, car il avait paraît-il tendance à voler en crabe. Et pour quelle raison, dîtes-moi ? Voilà, raconté en quelques lignes, un des épisodes marquant (il y en aura d'autres) de mon passage comme officier mécanicien au sein de la 11ème Escadre, et plus particulièrement du 2/11 "Vosges" dont je veux saluer ici tous les personnels que j'aie pu côtoyer, qu'ils soient officiers ou sous-officiers, pilotes ou mécaniciens et dont certains à ce jour sont devenus ou restés des amis fidèles. Après plus de 36 années passées au sein de l'armée de l'air, et pour avoir travaillé avec nombre d'unités opérationnelles et roulé pas mal ma bosse, je pense être en mesure de confirmer ce que me disait il y a quelque temps le Gal Longuet, lui aussi passé par la 11EC :

« *Il y a deux types de personnels dans l'armée de l'air ; ceux qui ont connu la 11ème Escadre et les autres ».*

NDLR : Jean Pierre a accepté de raconter brièvement ce qu'il s'était passé. Je le remercie sincèrement surtout qu'il reconnait avoir un peu "merdé".

« Retour d'un ASV 4 en RFA, attaque Crotale à Toul en arrivant de la forêt. Vertical le terrain : 250ft et 450kts alarme générale et les deux nourrices allumées. Panique à bord et aucune réflexion de ma part. Cabré, plein réduit AF, train, volets pour me poser dans la foulée en 22. Inutile de dire que dans la configuration (6F + CT51) tout a grimpé : le vario, l'incidence et le badin. J'ai impacté le POR avec de l'angle et la suite Michel la racontée.

Au résultat, mon bidon ventral était plein et n'avait jamais transféré de la mission, car la prise dans le pylône s'était débranchée peu de temps après le

décollage. Ceci dit j'aurais dû m'en rendre compte si j'avais cross-checké les indications du détotalisateur avec les vignettes carburant. Ensuite même s'il ne restait plus beaucoup de pétrole dans l'avion je n'aurais jamais dû me précipiter, car j'avais le temps de m'éloigner et de revenir proprement pour me poser. »

NDLR (again) : Pierre Amarger a été témoin du crash, et il m'a fait parvenir ce commentaire.

« *J'étais OPO (officier de permanence opérationnel) ce jour-là : je confirme le récit de notre excellent officier mécano, je rajouterai seulement que le spectacle m'a donné un bon coup d'adrénaline et un passage en mode "ralenti". À l'impact, le train principal s'écarte bien au-delà des limites, le bidon ventral éclate en une gerbe de carburant, l'avion glisse sur le fuselage, la roulette de nez s'efface, l'avion sort de la piste du côté droit incliné sur la droite ; je crains qu'il ne bascule sur le dos, mais il me semble que le CT51 empêche cette redoutable rotation (il aura au moins pour une fois servi à quelque chose !). Après une longue course hors-piste l'avion revient sur la piste, réalise un tête à queue et le pilote évacue... Pour ceux qui ne connaissent pas le Jaguar, l'alarme "nourrice"* signifie *160kg restant (ce qui représente aussi moins de 5 minutes de vol) : nous avons perdu un pilote au décollage en 81, dû à un non-fonctionnement du transfert carburant. »*

Le A-83 en fâcheuse position

Le Barbu s’éjecte au Tchad

Jean FRANÇOIS dit "Le Barbu"

N’Djamena, 23 août 1978, 5h30. Du lit de camp, direct au PC "Tacaud". L'Air task attend.

Direction la salle d'opérations pour préparer les œufs jambon, aussi la mission, même si elle n'a rien d'extraordinaire, la situation étant calme ou sol depuis 10 jours, pour cause d'oueds qui débordent et donc de partisans rebelles, coalisés et factions de tout poil immobilisés. J’en profite pour faire de l'instruction au profit d'un jeune sous-chef de patrouille qui n'a fait qu'un ou deux ravitaillements en vol en monoplace depuis sa fraîche transformation à cet exercice, qui est toujours passionnant si on désire le faire vite et bien, c'est-à-dire être opérationnel. Je connais bien : il sait "mordre le coussin". Il me connaît bien : j'aime les choses carrées et n'ai pas l'habitude de "transporter" du pétrole, mais de m'en servir. Cela a de l'importance dans ce qui va nous arriver.

Briefing avec l'équipage du ravitailleur. Le rendez-vous est pris à 100 nautiques avant mon point de descente sur la zone de RAV, soit 12 min d'axe au niveau 240. Je me fais fort de prendre les 2 tonnes dont j'ai besoin en à peine 3 à 4 min, ce qui laissera à l'équipier de faire quelques contacts à sec avant de faire lui aussi le plein. Quelques rappels sur les particularités du ravitaillement en monoplace, et en particulier sur la conduite moteur qui est plutôt pointue sur Jaguar, surtout si l'on ne veut pas utiliser la PC, ce qui me semble être le meilleur exercice pour acquérir la maîtrise du ravitaillement.

Ravitaillement de deux "Jaguar" A (Coll. J. François)

Nous sommes prêts. Le C-135F est "airborne" depuis un quart d'heure. Nous l'accrochons au Tacan après 10 min de vol. La vitesse de rapprochement en face

à face est de 16 nautiques/min (30 km/min). À 21 nautiques, nous lui ordonnons de faire demi-tour. Douze nautiques : contact facile, il fait beau et les J-57 fument normalement. Il sort sa perche dans les 30 derniers degrés du virage. Les pelles de la bête sont à plat, ma perche est sortie et je suis à 5 m derrière l'entonnoir. Avec la bénédiction du commandant de bord et de l'officier de ravitaillement en vol, j'entame mon plein. Cela se termine par quelques litres pour nettoyer le pare-brise. La perche rentre, je croise sous l'équipier qui est en perche et me mets en patrouille serrée à sa droite pendant son ravitaillement, position classique pour les accompagnements des "lâchers ravito". Cela se passe plutôt bien. Contact humide pour faire le plein qui se termine tracté par le panier en ne touchant plus aux moteurs qui sont plein pot, mais en n'utilisant que la direction pour maîtriser l'avance ou le recul : c'est un bon petit (c'est d'ailleurs toujours un bon petit, toujours en activité qui fait une bonne carrière d'ORSA, chef de patrouille précieux pour ses supérieurs dans les coups délicats (Liban, Tchad, etc.). Sa perche rentre et le capot se referme. C'est terminé. Je suis si exactement au point de descente que j'amorce paisiblement un virage à gauche en passant sous lui dans un quasi-VSV : 45° d'inclinaison, Mach 0,8 et 84 % de puissance. Pendant le croisement, l'équipier me perd de vue quelques instants, ce qui est normal ; mais cela se gâte, car, n'imaginant pas le Barbu faisant du VSV au Tchad, il me cherche bien à sa gauche, bien plus bas et tire comme une vache avec les manettes en butée. Ne me trouvant toujours pas, il dégauchit et stabilise l'altitude, mais le badin est sérieusement joufflu et, quand il me voit, je suis dans sa glace frontale.

Il pousse sur le manche (réflexe miracle qui me sauve la vie) et traverse à 50 nœuds de rapprochement la base de la dérive, le seul point de l'avion où les circuits hydrauliques des servocommandes (1, 2 et secours) se trouvent. Il lui manque 1,30 m de pointe avant, c'est-à-dire qu'il ne lui reste que les yeux pour pleurer : plus de radio, ni d'instruments de navigation, ni d'altitude, ni de badin. Le tableau de bord est muet. Dans les minutes qui vont suivre, il va perdre un moteur. 45 min plus tard, il aura retrouvé N'Djamena par miracle et se posera aux fesses avec le train d'atterrissage, qu'il espérait sorti, tordu. Vu de mon côté, la situation est tout autre : une détonation à vous dégoûter à tout jamais du VSV et les commandes dans le béton, avec le klaxon qui hurle et le sapin de Noël qui clignote rouge. Le sol est dans le viseur et ça tourne vite. Rideau, on sauve les meubles ; merci Sir Martin. Entre l'explosion et l'éjection : pas plus de 3 sec, et là, si vous savez ce qu'est le chaud, le rugueux et le mou, c'est parce que c'est palpable ; mais avec l'accélération, il faut s'être éjecté pour avoir ressenti avec

la partie la plus charnue de son individu ce qu'est un 100 m départ arrêté en 0,9 sec. On a l'impression que cela dure une éternité et que plus il y a de charbon, plus on en remet. Et puis grand calme ou presque, car il est prévu que le parachute s'ouvre à 10 000 pieds. En partant de 23 000, cela fait une minute de chute libre et l'on trouve le temps long, surtout quand on écarte le rideau de cuir qui protège le visage et que l'on voit du sang qui vous coule sur les yeux (des égratignures en fait). Et puis ça tourne de 360° par seconde (cas d'espèce, une suspente du petit parachute de stabilisation était coincée, ce qui avait pour effet de me déstabiliser un maximum), alors, à l'ouverture, aussi brutale qu'espérée (surtout que je n'avais jamais sauté en parachute de ma vie !) le genou droit est parti à 90° de son sens de déplacement normal et la clavicule est allée flirter avec l'omoplate. Bilan : trois mois sur le dos, et 400 heures de rééducation. Arrivé au sol, on est vraiment heureux et le canot de sauvetage sagement gonflé au bout de son filin plein désert, peut prêter à sourire, mais cela fait du bien. Vite fait, je déstocke le pétard (PA MAC-50) du paquetage, 357 Magnum du holster : la zone n'est pas très sûre. Et quand un cavalier approche, le double comité d'accueil facilite la conversation qui est très vite condescendante de la part de l'intéressé. Il part chercher des secours, mais personne ne le reverra jamais à Ati, car l'oued nous sépare. J'espère que la balise de détresse que j'ai déployée fonctionne, car, en phonie, aucun contact avec le ravitailleur ni avec le Breguet Atlantic. Il pourrait écouter "guard", cela se fait, mais ne semble pas être le cas. Je ne sais ni n’imagine un seul instant avoir été victime d'une collision. C'est l'atterrissage du collègue, au moment où il passe devant la tour de contrôle avec le parachute sorti et une pointe avant du style Mig-21, qui va permettre de réaliser qu'il se passe quelque chose, mais ce délai ne fait qu'augmenter le cercle des recherches. Trois heures, il aura fallu trois heures pour me repérer grâce à la balise. Je peux vous assurer que j'ai eu beaucoup de mal à me servir du miroir de détresse, car le mode d'emploi ne précise pas qu'il faut enlever la casquette. Mais j'ai eu trois heures pour m'entraîner et, quand j'ai entendu le ronronnement des matelots du Breguet, je leur ai fait un guidage de 10 000 pieds jusqu'au passage au ras des marguerites, pardon du mil. Ça y est, on est sauvé. Et puis non, tout est perdu : au même moment les rebelles attaquent à l'arme lourde ! Non, vu la couleur rouge du panache de fumée, j'en déduis que c'est une rétrofusée tirée par le Breguet. Trente minutes après, deux *Puma* arrivent d'Ati. Le premier, en version "Pirate" avec un canon de 20 mm en sabord, se met à faire des cercles, l'autre se pose près de moi et que ça gerbe tout azimut. J'ai beaucoup de mal à convaincre le jeune lieutenant que j'ai

pacifié la zone, et qu'il peut remballer ses vaillants guerriers armés jusqu'aux dents. Depuis que le Breguet est arrivé, je sais ce qu'il s'est passé et que mon équipier est prévenu qu'il ne m'a pas broyé, ce qui permet arrivé à Ati, de boire une bonne Gala [NdA : bière traditionnelle du Tchad] bien fraiche à une santé qui nous est chère, individuelle et portative : la nôtre. Ironie de l'histoire : mon patron d'escadron m'avait demandé lors de ce vol de tout vérifier sur cet avion, qui était arrivé en convoyage la veille de France, directement sorti des usines. Je peux assurer que ses moyens de navigation étaient parfaits, ainsi que son siège. Mais du A-111, qui était tout désigné pour être affecté au grand 1/11 "Roussillon", je n'ai même pas pu rapporter au chef les clefs de contact. Chef, on a glissé...Un marin, qui, dans un livre intitulé "Une ancre et des ailes", relate cette histoire, m'a permis de me remémorer le gag des gags : à l'heure de mon éjection, un hélico de l'Alat a déclenché une balise pour simuler un exercice. Évidemment, personne n'a cru à un problème réel, ce qui n'a pas simplifié les choses.

Le Lieutenant Jean FRANÇOIS, surnommé "Le Barbu", pilote de de l'Escadron 1/11 "Roussillon",

Extrait du livre "Jaguar, le félin en action" de Alain VEZIN (Ed : ETAI – 2008)

Miracle au ZAIRE

Le 1er août 1994, au cours d'une mission réalisée dans le cadre de l'opération "Turquoise", le Jaguar A-119 percute la frondaison au sommet d'une colline. Le pilote s'éjecte au-dessus du Zaïre. Il s'en sortira miraculeusement indemne.
Récit d'une aventure pas comme les autres.

« *Le choc est d'une violence inouïe ; d'autant plus violent qu'il est inattendu. Les deux glaces latérales explosent, suivies par la glace frontale. Le bruit est assourdissant. J'ai l'impression d'avoir fait un trou dans le sol avec la sensation que tout s'arrête net. Je réalise que je vais mourir ; un leitmotiv me harcèle : trop con, t'es mort ! Le choc a eu lieu alors que l'avion était lancé à 410 nœuds, soit plus de 700 km/h. Ce vacarme ! C'est trop violent. Deux flashs se succèdent alors : l'arceau de la verrière se déforme sous l'impact d'une branche et reprend ensuite sa forme initiale ; et tous ces bâtons noirs qui défilent à grande vitesse sous mes yeux. Une chose est sûre dans cet enfer de bruit : c'est le crash complet, et tout va s'arrêter... Si ça n'est déjà fait.*

Sortir de cet enfer !

Tout va s'arrêter d'un dixième de seconde à l'autre ? Ça fait trop de bruit ! Mais je veux sortir de cet enfer. SORTIR ! Dans un temps qui me parait très long, je guide ma main le plus bas possible, doigts tendus, je ne veux pas rater la poignée basse (NdA : qui déclenche le siège éjectable). Ne pas la rater. Je comprends bien le paradoxe de la situation. Il faut que j'aille le plus vite possible : chaque dixième de seconde est déterminant. Mais si je loupe cette poignée dont ma vie dépend, je n'aurai probablement pas le temps de faire un deuxième essai. Tout va s'arrêter ! Ne pas manquer la poignée ! Je remonte doucement ma main. Au contact de la poignée, mes doigts se crispent dessus. Je la serre de toutes mes forces et tire d'un coup très sec. Rien n'est gagné : il faut 3/10° de seconde pour que le siège se déclenche. C'est un laps de temps infiniment court... mais ça parait interminable. SORTIR de cet enfer, c'est ma seule préoccupation. Sortir avant que tout n'éclate. Et soudain, je sens cette ascension salvatrice, cette poussée qui me délivre du choc du vacarme indescriptible. Quel contraste. J'ai l'impression de monter en douceur. Mes yeux sont fermés, sûrement par réflexe. Je ressens la montée, puis un pivotement à l'horizontale, suivi dans la foulée d'une très nette décélération due probablement à l'ouverture du parachute. Quelques secondes plus tard, je parviens à ouvrir les yeux. Rien que des arbres. Dans trois ou quatre secondes, je serai dedans. Et le plus gros, c'est pour ma pomme ! Je me protège le visage avec les bras au moment où j'entre en contact

avec la cime. Je m'enfonce dedans, quelques mètres avant de me retrouver pendu par le parachute coincé en haut de l'arbre, tout en me retrouvant assis sur une branche. Au même moment, une explosion vient fendre le silence relatif : ça ne peut être que mon avion qui explose. J'entends également que l'avion de mon équipier s'éloigne pleine postcombustion. Je ressens alors un énorme soulagement. S'il s'éloigne, c'est qu'il est vivant. Ce sentiment est aussitôt suivi d'une angoisse, car s'il s'éloigne, c'est qu'il me croit mort. J'essaie de tirer le paquetage de survie dans lequel se trouve la balise indispensable pour prévenir que je suis vivant, mais je n'en ai pas la force. Il s'en va : il me croit mort ». C'est effectivement la certitude de l'équipier. Les deux Jaguar Cobra Juliet avaient décollé à 6h37 (TU) de Bangui, comme prévu, pour une mission s'intégrant dans l'opération "Turquoise". Deux autres Jaguar faisaient partie de la mission. Les quatre appareils furent divisés en deux patrouilles de deux avions pour éviter de perdre trop de temps pendant le ravitaillement en vol. Après le premier ravitaillement réalisé sans encombre, la patrouille descend au cap est, altitude 6 000 pieds QNH soit 3 000 pieds sol. L'altitude du point le plus élevé de la zone est de 5 200 pieds. Les conditions météo sont suffisantes pour rester eu VMC (vol à vue) en toute sécurité. La visibilité horizontale est d'environ cinq kilomètres et la vue du sol est parfaite, 3 000 pieds plus bas. Le leader de la patrouille rappelle néanmoins à son équipier la procédure d'urgence, avec utilisation de la postcombustion, en cas de dégradation météo (traversée de nuages). Le niveau refuge niveau de vol 115 est fixé arbitrairement. Celui-ci est simple à se rappeler, car connu en France et supérieur à l'altitude du point le plus élevé du secteur. Les deux pilotes commencent une montée lente vers ce niveau rejuge, par précaution. Mais les conditions se dégradent brusquement. Les pilotes subissent une perte de visuel. L'équipier comprend qu'il vient de passer en conditions IMC (conditions de vol aux instruments). Il ne voit même plus l'avion du leader ! À peine une seconde plus tard, c'est la vision d'horreur, l'avion de son leader réapparaît avec la dérive et une aile arrachées, ainsi qu'une boule de feu au niveau du cockpit. Pour lui, le leader n'a pas eu le temps de s'éjecter : c'est clair ! Il ne comprend pas ce qui a pu se passer, alors qu'ils se trouvaient à 1 000 mètres au-dessus du sol. Il applique alors à la lettre les consignes de remontée d'urgence pour retrouver un plafond de sécurité, et a le réflexe d'enregistrer la position du crash sur son GPS. Il appelle alors la deuxième patrouille et leur apprend la terrible réalité : "*Michel s'est planté*".

Après avoir donné l'alerte, les trois Jaguar se retrouvent et rejoignent le C1351FR (ravitailleur) au-dessus de Kisangani. Ils ravitaillent pour retourner à

Bangui. La décision est sans appel. Il n'y a pas d'espoir ! Il faut rentrer. L'équipier pense que le Jaguar du leader a été percuté par un autre avion. À l'approche de la base de Bangui, la tour de contrôle entre en contact avec la patrouille : *« Où est le quatrième avion ? »* Après un temps de silence pesant, la phrase que personne ne veut entendre tombe comme une terrible sentence : *« Il ne rentrera pas. »* La réalité est plus terrible encore. Le Jaguar a percuté un relief, non mentionné à cette altitude, à plus de 410 nœuds soit plus de 700 km/h ! Comble de malchance. Choc insoutenable !

Pendant ce temps, la survie s'organise pour le pilote, perché sur son arbre :

« *Toujours assis sur ma branche, je vis une situation qui semble irréelle, à la limite indescriptible du rêve et de la réalité. J'attends que ma femme me réveille et efface ce cauchemar en me disant que je suis en retard. Mais je revois cette chute dans l'arbre. Qu'est-ce que je fais dans cet arbre à 25 mètres de haut, et surtout à 6 000 kilomètres de chez moi. J'ai du mal à me convaincre que je viens de vivre tout ça. Il s'agit pourtant de la dure réalité, qui est accentuée par la perception des bruits de la jungle. Une chose est sure : je ne dois pas être indemne. Je commence alors à réaliser un "check". J'ai mes deux bras et mes deux jambes, mais ma combinaison est pleine de sang. Je monte lentement mes mains vers la tête pour constater l'étendue des dégâts. Apparemment, je suis entier, mais j'ai du mal à m'en convaincre. Le sang provient d'une éraflure à la joue droite probablement due à l'arrachement du casque lors de l'éjection. Ça saigne pas mal ; il fait chaud ; il y a plein de mouches. Je me rappelle les briefings concernant les chances de survie qui sont très faibles dans de telles conditions (durée de survie estimée à trois heures). Une blessure, même superficielle, peut devenir dramatique, notamment en cas de perte de connaissance. Il faut donc arrêter l'hémorragie. Je sors la trousse de secours de mon pantalon anti-G, et me colle un pansement. Les bruits de la jungle sont angoissants et me laissent seul face à moi-même dans cet arbre. Reprenant peu à peu mes esprits, je commence à faire un tour d'horizon pour tenter d'analyser la situation. À ma grande stupéfaction, j'aperçois à environ 500 mètres un village de cases africaines dont les habitants sont rassemblés, figés. Ils me regardent, éberlués par cet oiseau de feu tombé du ciel. J'appelle au secours à plusieurs reprises, mais personne ne bouge. Je tire alors une fusée de détresse. Je suis loin d'être sauvé. La moindre erreur peut être fatale dans ce milieu hostile : une chute de l'arbre serait dramatique. Je pense à Nicole, ma femme, et à mes deux gamins et une envie folle de les revoir s'empare de moi ! Le problème est qu'on me croit mort. Je ramène à moi le paquetage de survie. Je me rends compte que la balise n'est pas attachée comme elle aurait dû*

l'être, et j'ai peur qu'elle ne tombe 25 mètres plus bas. Je m'en empare délicatement et lance le premier appel en morse, puis en phonique : « May-day, May-day, May-day ». D'après moi, une vingtaine de minutes se sont écoulées depuis l'éjection. Plutôt que d'entamer une descente périlleuse, je décide de rester sur l'arbre, car j'estime que mon espérance de vie est supérieure (au moins, dans l'arbre, il n'y a pas de serpent !). Je m'assure à l'aide du descendeur et fais l'inventaire du "paco", par des gestes lents et méthodiques pour ne rien laisser tomber. Je me munis notamment du "canon à buffle" et de fusées de détresse. J'ai soif ! Je prends un sachet d'eau et le porte à mes lèvres. Je ne veux pas en perdre une goutte. Après une heure trente d'attente, mon attention est attirée par la progression d'hommes, qui se rapprochent au bruit des machettes ouvrant un passage dans la jungle. J'aperçois une dizaine de villageois, vêtus à l'Européenne, ce qui me rassure un peu. Je ne peux m'empêcher de penser à Philippe de Dieuleveult disparu non loin de là. Quelques-uns comprennent le français ! Je leur explique que je suis un ami. Je leur demande si mon avion a fait des victimes. Heureusement non. Je suis soulagé. Je discute avec eux, du haut de mon arbre. Je suis très méfiant et surtout pas pressé de mettre mon destin entre leurs mains, ne sachant pas à qui j'ai à faire. Pendant ce temps, ils confectionnent une échelle de lianes et de branches avec une précision et une vitesse impressionnantes. En trois quarts d'heure, l'échelle est posée. Je simule une conversation avec l'hélicoptère et leur dis que mes amis seront là d'un instant à l'autre. Je ne peux pas refuser l'aide qui m'est offerte et commence donc à descendre de mon refuge à l'aide de l'échelle de liane et de mon descendeur. Je ressens une grande appréhension avant d'arriver en bas. Au premier contact avec le sol, je m'écroule : ma jambe passe à travers un amoncellement de branches mortes. Certains villageois montent dans l'arbre pour récupérer mes affaires. Je leur demande de laisser le parachute qui sert de point de repère, ils acceptent et c'est pour moi la délivrance. Je comprends à cet instant par ce geste qu'ils n'ont pas l'intention de faire disparaître les traces de mon passage, et donc qu'ils ne me veulent pas de mal. Je commence à penser que je vais survivre ! Je m'assieds sur un tronc d'arbre et commence à décompresser. Une grande fatigue me gagne, mais je pense que le plus dur est fait. Pour gagner le village, il nous faut plus de trois quarts d'heure de marche sur un chemin semé d'embûches. C'est tout à fait conforme à l'idée que l'on se fait de la jungle. À la sortie de la forêt, un gros contraste apparaît : on est au milieu de plantations de manioc, de maïs, de bananes. L'entrée dans le village restera gravée à jamais dans ma mémoire. J'ai l'impression d'être au milieu du film Christophe Colomb. Les

villageois m'ont fait une haie d'honneur et m'applaudissent, contents que je sois vivant. Sur la place du village, un fauteuil bas m'attend ; je m'y assieds, tous m'entourent en me souriant. Les enfants se cachent derrière leurs parents. Les plus téméraires approchent doucement, ils regardent cet homme blanc comme d'autres enfants ont regardé E.T. Après avoir demandé s'il y avait un médecin, l'infirmier du village se présente et me refait mon pansement. J'ouvre un autre sachet d'eau. Je sors mon appareil photo (mon appareil se trouvait dans ma combinaison, car pendant la mission nous devions passer l'équateur et je voulais, à titre de souvenir, prendre mon GPS n'affichant que des zéros). Les photos de famille commencent... À l'issue de la séance photo, je demande à être conduit à l'épave. Je la trouve avec eux. Je ne reconnais rien. C'est terrifiant. Je commence à réaliser la chance que j'ai eue de pouvoir m'en sortir. Je suis traversé par un frisson persistant. Compte tenu du danger, je définis un périmètre de sécurité, et fais reculer les villageois. Je renouvelle alors l'appel « May-day ». Je n'en crois pas mes oreilles. Mon message a été intercepté par un Atlantic de la marine. Je parviens à lui indiquer ma position et finis le guidage à vue, après avoir tiré une fusée de détresse. On me pose la question : comment va le pilote ? Je me suis mis à hurler : « Mais c'est moi le pilote ! » L'Atlantic guide le Puma SAR (search and rescue) jusqu'à ma position. Je voulais que le Puma se pose loin de l'épave, à cause des risques d'explosion. L'hélico dépose un fusilier-commando près de l'épave et celui-ci accourt au village, où je suis retourné. Je suis dans un état de bonheur indescriptible. Cet homme arrivant en courant me donne l'impression de m'apporter un deuxième passeport pour la vie.

Au décollage, le pilote rescapé découvre ce village sous un autre angle. Que doit-il à ces villageois ? Ces moments-là n'ont pas de prix. Il regarde la vallée, avec une sensation de flash-back lui remplissant les yeux, comme un acteur retournant sur les lieux d'un tournage. Pourtant, cette histoire est l'immense envie de vivre, de retrouver Nicole, sa femme et ses deux enfants. Ou simplement d'apprécier la vie comme seuls ceux qui sont passés près de l'au-delà peuvent le faire. Après un bref retour en France, il a repris les commandes d'un Jaguar et continue chaque jour les missions, avec la même volonté de les réussir. Il sait mieux que quiconque que "le bonheur est souvent constitué de malheurs qui ne sont pas arrivés".

Conte de Noel

Philippe OUVRARD

Deux jours déjà ! Ça fait deux jours que Luc tente d'imaginer la scène. De nuit à 450 nœuds, deux Mirage évoluent au-dessus des Vosges en formation serrée. Une nuit étoilée, glaciale…

En dessous, tout le monde s'affaire à l'approche de Noël. Les petits s'agitent tout excités à l'idée des paquets qu'ils découvriront sous le sapin. Les grands songent à cette nuit de paix où la famille rassemblée oubliera pour quelques heures, travail, soucis, amertume, rancœurs pour fêter cet avènement, ce commencement où tous les hommes de bonne volonté … Maintenir ses repères sur l'avion du leader, garder l'étagement légèrement négatif, conserver juste le retrait nécessaire, pas de coup de manche, quelques dizaines de tours en plus dans les virages à l'extérieur, Jean s'efforce avec son jet de faire corps avec l'autre avion.

Dans quelques jours, quelques nuits, il sera capable, seul, d'aller chercher de nuit à 30 000 pieds un avion perdu sans radio, guidé initialement par un contrôleur qui mettra toute son expertise à faire se confondre les deux plots sur son écran radar. Ensuite tout reposera sur lui Jean et lui seul. Il devra s'approcher à quelques mètres de cette silhouette sombre appliquer les mesures de sureté, le ramener à bon port ou…le contraindre par la force, afin que les hommes de bonne volonté...

Pour l'instant, il s'accroche. Les gouttes de sueur envahissent son masque et le blinker sur l'indicateur d'oxygène bat la chamade. La voix sèche du leader claque dans ses écouteurs : « *Deux, changement d'aile !...* ». Passer en étagement franchement négatif, prendre du retrait en diminuant les gaz, raccrocher les gaz, faire défiler le leader au-dessus de l'horizon de gauche à droite…c'est quoi ce voyant qui vient de flasher sur le tableau de panne ?!!

« *…M… ! Où est le leader ?! Là à midi, à 20 mètres au-dessus ! Des gaz, bon sang ! La tuyère rougeoyante se rapproche…, trop vite ! Réduis !* » Le fuselage sombre envahit brusquement toute la verrière… Le ciel s'éclaire d'une boule de feu, des débris fusent vers le sol, un parachute, un seul.

Luc et Matthieu, engoncés dans leur uniforme sous leur combinaison de vol, filent dans leur avion d'entrainement vers les Vosges. La cérémonie a lieu à 15h, en cette veille de Noël. La météo n'est guère favorable à leur arrivée. Mais Jean, c'était un ami, le premier de la promotion qui disparait en "service aérien commandé". Ils se doivent d'être là. Luc va faire l'approche finale en piste 12 de

la place arrière, en suivant précisément les ordres du contrôleur GCA, ainsi Matthieu pourra surveiller et voir la piste afin d'assurer l'atterrissage. D'après la météo le plafond des nuages correspond juste aux minima sur ce type d'avion.
« 2° gauche, cap 118,…bien sur le plan de descente, maintenez le taux,…2° gauche, cap 116 qui vous ramène sur l'axe,… bien sur le plan, bien sur l'axe, 116 votre cap… » Luc s'accroche à la maquette, le conservateur de cap, le badin, l'altimètre, le vario … horizon, vitesse, horizon, cap, horizon, altimètre, horizon, vario, horizon, vitesse…Luc balaie de son circuit visuel ses paramètres de vol rapidement, corrige, maintient…la hauteur de décision approche… *« Matthieu, tu vois quelque chose ?.. » « Rien, si ce n'est le pare-brise qui commence à givrer »*. La voix du contrôleur de finale se fait entendre : *« vous arrivez à vos minima, piste en vue ? »… « Euh, non ! On remet les gaz ! »* Pleins gaz, 22600t/mn, maquette à cabrer, vario positif, train sur rentré, badin…… L'équipage fonctionne parfaitement. On tente une nouvelle approche. Le contrôleur sait pourquoi. Matthieu a pris les commandes, car c'est le plus expérimenté. Il s'efforce à son tour de rester parfaitement sur la trajectoire de descente. Les caps et le plan sont parfaitement tenus. Luc jette de temps en temps un coup d'œil sur les entrées d'air qui commencent à se couvrir de givre…décidément, c'est vraiment un avion d'entrainement de beau temps. Sur les avions de combat, le givrage est rarement un problème. Luc surveille l'altimètre qui déroule. Dans une minute, on devrait voir la piste, il faudra voir la piste !

— *« Vous arrivez à vos minima ! …»*

La voix du contrôleur vient d'annoncer le verdict. *« Mais comment ?... On a 700 pieds indiqués, pour 200 pieds de minima !! »… « Vous êtes à vos minima ! Remettez les gaz ! »* Mais qu'est-ce que c'est cette histoire ? Matthieu a avancé les manettes en butée…19 800T/mn, le badin n'augmente pas, stable à 125 nœuds, le vario positif est de l'ordre de 100 pieds par minute. N'oublions pas de rentrer le train. Le vario se hisse à 300 pieds par minute. Le badin n'augmente toujours pas. Luc se penche, l'entrée d'air du moteur droit est à moitié obturée par de la glace ! Idem à gauche ! *« Bon sang, Matthieu, on givre comme des vaches ! »* En 12, il y a du relief en face, il faut virer vers le nord. Inclinaison à gauche de 10°. La vitesse chute à 120. « *On est bons cette fois-ci, la cérémonie aura lieu dans trois jours sur notre base, pour nous !* » On va impacter…
En dessous, les personnels de la base marchent en prenant garde de ne pas glisser sur le verglas vers le hangar où deux Mirage encadrent Jean faisant face à sa famille et ses amis. Les autorités arrivent en voiture. Ils entendent très bas

au-dessus d'eux le sifflement caractéristique d'un avion qui demeure invisible…et qui part vers l'est.
20 mn plus tard, à l'arrondi sur la piste 22, deux énormes plaques de glace se détachent des ailes…
18h00. Martine arrive à la maison avec Fabien dans les bras, tout emmitouflé. Luc est dans le fauteuil, pensif. « *Alors, comment était la cérémonie ?* » « *On n'a pas pu se poser…* » Martine comprend en observant la pâleur de son visage que son mari a vécu des instants difficiles dont il ne parlera pas. Elle n'insiste pas. Il aime son métier. Elle a accepté au départ d'avoir peur sans lui et pour lui…
L'anticyclone est bien établi depuis quelques jours sur l'Europe de l'Ouest. L'air est vif et la couche de neige tombée il y a une semaine sur le Luchonnais s'est bien stabilisée sur les pentes au-dessus de la station de ski. Les équipes d'entretien ont fait un remarquable travail de préparation des pistes qui, dans deux jours, au lendemain de Noël accueilleront des milliers de vacanciers en mal de glisse, de soleil et de sensations. Luc apprécie toujours ces vols en montagne les veilles de fêtes, comme s'il s'agissait d'un cadeau que l'on peut ouvrir par anticipation, avant les autres…comme pour préparer un avènement dans le calme et la solitude quelques heures avant la frénésie de la fête. Déjà, les doubles traces de ses skis s'étaient imprimées sur la neige, la glisse était bonne et les 90 cv du moteur suffisaient largement pour assurer un décollage en toute sécurité avant les rochers situés en contrebas de l'altisurface. Encore une approche puis il s'arrêterait pendant quelques minutes pour admirer ce paysage magnifique et prendre une ou deux photos avant de redescendre vers la vallée pour mettre la main avec ses amis aux derniers préparatifs du réveillon.
Le capot calé sur la tache brune marquant le point d'aboutissement, la vitesse bien stabilisée à 100km/h, on remonte le nez de l'avion souplement, ça touche, un poil de gaz pour assurer la glisse, pied à fond à gauche, manche à droite et vers l'avant, le nez bascule doucement vers l'aval, pied vers le haut, manche à gauche et au ventre, l'avion se cale dans ses traces gentiment…gaz réduits. Luc arrête le moteur et pendant quelques instants ferme les yeux. Quel silence ! Seul à 2000m au milieu de nulle part à savourer ces instants magiques, mais néanmoins à quelques minutes de vol de …la civilisation ! Contact batterie, essence ouverte, mélange enrichi, un peu de gaz, magnétos, démarreur…l'hélice brasse l'air sur quelques tours, pas d'allumage ! Luc recommence la procédure calmement. Dans ces cas-là, il faut rester calme, s'accrocher aux items de la

procédure de démarrage et normalement ça doit démarrer. Sauf que là, l'hélice brasse l'air sans succès, le moteur lui est aux abonnés absents….
Luc attend une dizaine de minutes. Il frissonne légèrement. Malgré son anorak, le froid commence à se faire sentir à cette altitude en fin d'après-midi…Il ne va pas tout de même passer le réveillon par -20°C dans son avion. Nouvelle tentative qui achève la batterie…Et bien c'est gagné ! Sortir les raquettes et descendre dans la vallée après avoir prévenu au portable l'aéroclub qu'il est toujours vivant, que l'avion est en panne, qu'il redescend à pied vers le prochain village et avertir les amis qu'il risque d'arriver un peu tard !...
Luc est en train de rassembler ses idées lorsqu'un bruit de raquettes se rapproche de l'avion. Coiffé d'un béret et drapé dans une immense pèlerine brune, un homme d'une bonne soixantaine d'années marche vers l'avion d'un pas empressé. Eh bien au moins, je ne serai pas seul pour faire de la raquette, pense Luc. L'homme lui adresse un geste et demande : « *Des problèmes ?* » « *Oui, je suis en panne ; impossible de démarrer le moteur et en insistant, j'ai vidé ma batterie* » L'homme s'approche du capot l'air intéressé. « *Vous avez un peu d'outillage ?* ». Luc le regarde d'un air surpris. « *Presque rien, mais pourquoi ?* » L'autre lève les yeux vers lui et presque en s'excusant *« Oh, je suis, enfin j'étais de la partie, je peux essayer de regarder* ». « *Vous croyez ? Il est tard, il faut descendre sinon on va se retrouver de nuit en pleine montagne » « On peut toujours essayer, si ça ne marche pas, je vous redescendrai, je connais bien le terrain même de nuit ! »*
Il reste encore une bonne heure avant le coucher du soleil. Luc regarde l'homme qui, un peu hésitant au début, s'affaire maintenant dans le moteur. Les minutes passent, le soleil décline vers les crêtes. Au bout d'un moment, l'homme relève son visage, et pour la première fois, il sourit. « *Je crois que j'ai trouvé. Dans cinq minutes, on met en route, on fait le point fixe. Je vous lancerai à la main ! Ensuite, on recapotera, et vous pourrez partir !* » Luc le regarde d'un air incrédule. *« Vous croyez ? »* Cinq minutes après… contact, magnétos ? L'homme cale bien ses pieds dans la neige et des deux mains, lance vigoureusement la pale d'hélice…le moteur cafouille une fois. À la deuxième tentative, le moteur démarre et s'installe dans un doux ronflement qui pour Luc ressemble à un chant de Noël.
Luc le laisse tourner quelques minutes avant de le couper pour remettre les capots. Il descend de l'avion et vient presque sauter au cou de son Messie. L'homme lui donne une tape amicale sur l'épaule. Son visage est lumineux. *« Vous savez Monsieur, il y a exactement trente-six ans, jour pour jour, j'étais mécanicien sur une base de l'Armée de l'Air et nous assistions aux obsèques d'un*

de nos pilotes victime d'une collision en vol de nuit deux jours avant. Il y avait beaucoup de monde. Tous ses copains pilotes n'avaient pas pu venir, il faisait très mauvais. Les avions remettaient les gaz sans pouvoir se poser. On ne pouvait rien faire, on se sentait impuissants. Depuis, le 24 décembre est toujours pour moi un triste anniversaire. Aujourd'hui, j'ai pu rendre service et ce ne sera plus pareil… »

Luc n'en croyait pas ses oreilles. Il prit l'homme dans ses bras, le serrant contre lui : *« Merci ! Pour moi aussi, ce ne sera plus la même chose. Je vous souhaite un très joyeux Noël ! »* Puis il redémarra le moteur. Les étoiles commençaient à scintiller dans le ciel. Au décollage, à travers les larmes dans ses yeux, il lui sembla voir les visages de Jean et de Matthieu qui souriaient.

Ndlr ; toute ressemblance avec des personnages ou évènements ayant existé ne sont pas que pure coïncidence.

Le malheureux destin du SIEBEL N°84

Daniel HARTMANN : 2ème escadrille du 1/11. Novembre 1953 / octobre 1960

Le 19 août 1956, eut lieu, un meeting national de l'air. La 11ème escadre de chasse, qui était chez elle, y participa activement. La prestation du 1/11, avec un défilé à 16 avions suivis d'un simulacre d'attaque de la piste fut très remarquée. Les normes de sécurité de l'époque n'étaient pas aussi strictes qu'aujourd'hui, mais elles furent quand même allègrement dépassées, il existe de très belles photos de passage de F84F ventres à terre et plein pot sur la piste. J'étais à l'époque interdit de siège éjectable, et voici pourquoi.

Une semaine avant, je reçus l'ordre d'aller chercher à ROCROI, le générale Gardes, directeur des meetings nationaux. Le 12 août avait eu lieu un meeting à Charleville-Mézières, mais à la piste en herbe détrempée et un peu courte de ce terrain, on préférera une piste Nato en construction à 25 km de là. La piste de Rocroi était utilisable, mais les bretelles et autres "taxyway" étaient en chantier. Pas de contrôle, pas de météo, un caporal et six hommes pour le gardiennage. Le sergent Potron, mécano à l'escadrille de liaison, avait préparé le Siebel NC701 numéros 84. Le moteur tournait, il n'y avait plus qu'à aller.

Voyage aller sans histoire, verticale Rocroi, je cherche une aire à signaux, une biroute… rien. Je choisis donc la piste pour laquelle j'étais vent arrière. C'était très turbulent, et en étape de base, je me suis vite rendu compte que ce n'était pas le bon QFU. Donc remise de gaz, positionnement vent arrière pour l'autre QFU. Là nous apercevons la fumée d'un feu allumé par les gars d'en bas pour nous indiquer la direction du vent. La fumée courait au ras du sol à 90° de la piste, face à ma nouvelle étape de base. Informé du vent, j'ai fait un atterrissage tout juste maîtrisé, du genre "posé pas cassé".

Accueil sympa des "bidasses" qui n'avaient pas de nouvelles de nos passagers. Moi, je n'étais pas trop pressé de tenter ma chance au décollage, et je voyais bien que Potron n'était pas trop inquiet aussi. Comme personne ne s'annonçait que le temps passait, j'espérais que le général avait conscience de la difficulté, et qu'il attendrait que le vent se calme. C'est alors qu'un véritable cortège de voitures est arrivé. Outre le général et ses trois secrétaires en uniforme, il y avait le préfet et toute une suite de notables, Léon Biancoto (champion du monde de voltige de l'époque) et Lucienne son épouse (que j'ai eu l'occasion de revoir plus de 30 ans après) que sais-je encore ?

Moi, petit sergent pilote, impressionné par tout cet aéropage, lorsque le général m'a tapé dans le dos en me disant *« Alors, on n'y va mon p'tit gars ?* » Eh bien

j'y suis allé ! J'ai pourtant débuté ma carrière sur des avions à train classique, comme le Stampe ou le T6, j'étais lâché et pilotais régulièrement le Nord 1002, pas facile par vent de travers avec son train très étroit… Mais j'ai tout oublié en poussant les manettes !

L'avion est tout de suite parti à gauche dans le vent, j'ai immédiatement contré au moteur, le pied et le manche étant déjà en butée. Alors qu'il allait sortir de la piste à gauche, l'avion s'est ravisé est parti du côté droit, moteur gauche en surpuissance ! Ce que voyant, je poussais le moteur droit à fond, et tirait sur le manche pour décoller avant de sortir de la piste à droite ! Mais nous étions loin du compte au point de vue badin.

À droite, il y avait une bretelle en construction, des fossés, des buses, des tas de terre, etc… et c'est là que nous avons quitté la piste ! En plein dérapage sur la droite, les trains ont été fauchés, le moteur droit et son bâti ont fait 30° vers la gauche, l'hélice entamant le cockpit 10 cm devant les genoux du mécano !

Le sergent Potron avait tout coupé, y compris les robinets coupe-feu, éjecté les sorties de secours au plafond du poste de pilotage, tout le monde descend !

Le général qui avait omis de boucler sa ceinture, avait un bras cassé. Deux de ses collaboratrices étaient légèrement blessées, la troisième, assise dos à la route était indemne. Potron avait une légère blessure au front, et moi, gravement blessé dans mon amour-propre. *« Quand un décollage est mal parti, on n'insiste pas »,* me dit mon général en se tenant le bras.

Le soir, un Siebel piloté par le capitaine Moine, commandant de l'escadrille de liaison, est venu nous chercher. J'ai particulièrement apprécié qu'il m'installe à gauche pour le voyage retour (la place du commandant de bord), et en plus pendant le décollage, il se retourne ostensiblement sur son siège vers l'arrière, pour discuter avec les passagers. Il avait bien entendu "les antennes toutes dehors" et le vent s'était un peu calmé, mais j'avais vraiment besoin d'une telle marque de confiance à ce moment-là, et lui en suis reconnaissant encore aujourd'hui.

De retour à l'escadron je me suis fait charrier, mais j'ai été très soutenu par ma hiérarchie, ça non plus, je ne l'ai pas oublié.

En conclusion : ce sera 10 points négatifs et une incapacité au siège éjectable de deux mois, suite à un tassement de vertèbres. Pendant ces deux mois, j'étais "scotché" sur le siège pilote des "Siebel" et "Nord 1002" de la liaison.

On a raconté par la suite que dans le cadre de l'enquête, en l'absence de données météo, l'une des collaboratrices du général ayant déclaré avoir perdu son calot du fait du fort vent alors qu'elle se rendait à l'avion, elle serait passée

en soufflerie à Chalet-Meudon, pour déterminer la vitesse du vent à laquelle elle perdait son calot.
C'est évidemment probablement faux, mais moi, ça me plaît c'est comme cela que je termine mon histoire lorsque je la raconte je la raconte souvent.

Un SIEBEL en mauvaise posture

Éjection. Deuxième

Denis TURINA

Septembre 1967, depuis presque un an déjà, je vole sur F-100 à l'escadron de chasse 1/11 "ROUSSILLON", basé à Bremgarten, face à Colmar, de l'autre côté du Rhin. Le rideau de fer se porte bien et nous le côtoyons de temps en temps.
Ce jour-là, nous décollons de Cazaux où nous assurons le remorquage des cibles air/air au profit d'un escadron de Mirage de la 13ème escadre de chasse basée à Colmar. Je suis pilote opérationnel en début d'entraînement pour obtenir la qualification de sous-chef de patrouille et nous effectuons à deux avions un "assaut" à très basse altitude. Un des points qui nous a été donné à "attaquer", est l'entrée d'un tunnel situé dans le Sud-Ouest de la France. La météo est bonne. Le leader, le sergent-chef "J", sous-chef de patrouille, est un bon camarade expérimenté et assez exigeant. C'est lui qui, pour l'instant, est en tête. Je suis donc son équipier et, sur la prochaine branche de navigation, nous échangerons nos rôles. Je prendrai sa place, il deviendra mon équipier. Nous sommes à moins de deux minutes du tunnel et nous volons en formation d'attaque à 450 Kt (840 Km/h) et 600 pieds/sol (180 mètres de hauteur). Tout va bien, j'essaie de suivre la navigation tout en gardant ma place et en surveillant le ciel. À ces vitesses-là, un avion extérieur à la patrouille peut se rapprocher très vite et le risque de collision est bien réel. Soudain, un grand bruit qui ressemble à une explosion un peu étouffée retentit à l'arrière. Le moteur perd un peu de poussée, une discrète odeur de fumée arrive dans la cabine et de légères vibrations "titillent" mon épiderme. J'ai un coup au cœur. Instantanément, je réduis un peu les gaz et monte sous la couche vers 4000 pieds (1200mètres). Je préviens mon leader :

— *« Leader, je viens de ressentir "comme un choc" et d'entendre une explosion. Regarde dans quel état est mon avion.*

— *O.K. J'arrive ».*

Je pense être entré en collision avec "quelque chose" ou avoir perdu une des charges accrochées sous les ailes. L'inspection du leader, qui examine de près mon avion, ne donne rien. Il trouve cependant que mon réacteur fume beaucoup, même pour un J-57… Par précaution, nous décidons de renter à Cazaux qui se trouve à une vingtaine de minutes de vol. Tout parait normal dans la cabine, mais je ressens toujours des vibrations inquiétantes et je dois remettre un peu de gaz pour tenir la vitesse de 400 Kt (740 Km/h), vitesse normale de navigation. Le leader surveille mon avion.

Boum. Une deuxième explosion, comme un coup de canon, se fait entendre et mes pieds sautent du palonnier. C'est un "beau" décrochage compresseur et, comme sur F-100 nous sommes assis sur la veine d'air qui alimente le moteur, c'est très impressionnant pour le pilote. Le leader voit une flamme de plusieurs mètres sortir de ma tuyère et croit que j'enclenche la post combustion, alors que je n'ai pas touché à la manette des gaz. Nous décidons de rejoindre Toulouse, à un peu plus de 10 minutes de vol, pour faire un atterrissage d'urgence pendant qu'il en est encore temps. Deux minutes plus tard, les décrochages du compresseur se font moins violents, mais plus fréquents, la poussée et la vitesse diminuent doucement. Le leader m'informe que la fumée qui me suit devient de plus en plus dense et que des flammes apparaissent par instant à la sortie de la tuyère. Tout sauf une situation d'avenir ! La manette des gaz est à fond en avant, mais la vitesse diminue toujours. Je comprends que je ne pourrai probablement rejoindre aucune piste et que je dois préparer mon éjection, au cas où, en espérant que l'avion n'explose pas avant que j'aie trouvé une zone dégagée de toute habitation.

Maintenant, les décrochages du compresseur sont permanents. Ils font un bruit et des vibrations de marteau-piqueur assez impressionnants. Je dois descendre pour maintenir une vitesse qui me permet de contrôler l'avion. C'est la fin. Heureusement, sur la caméra du viseur, devant mes yeux, une bande "dymo" de couleur verte indique : "siège fusée". Tous les avions n'étaient pas encore équipés de ce type de siège éjectable et, dans ma tête, je pars du principe que tant que l'avion est en l'air, le siège me sortira de là. Je vérifie la bonne position du "Zéro seconde" sur la poignée du parachute et je cherche, pas trop loin, un endroit où "planter" l'avion sans qu'il fasse trop de dégâts au sol.

Côté parachutisme, je me sens prêt.

À Nancy, l'année précédente, nous avions comme instructeur sur Mystère IV, un pilote membre de l'équipe de France de parachutisme et chef de la section sportive de parachutisme de la base d'Ochey. J'avais donc repris les sauts, fait pas mal de chutes libres à Azelot et à Lunéville et continué à sauter quand j'avais été affecté sur F-100. Je sautais régulièrement à Colmar et à Bremgarten avec les commandos parachutistes de la base. J'avais à peu près 250 sauts et je devais profiter de mon séjour à Cazaux comme remorqueur de cibles, pour passer le test vrille (en chute libre) à Biscarosse où se trouvait le Centre National de Parachutisme. C'était le seul organisme habilité à délivrer aux militaires ce test qui leur permettait, dans le cadre des sections sportives militaires, de sauter à plus de 2000 ou 2500 mètres. Devant moi se trouvent un village et quelques

fermes isolées. À ma droite le Lot, qui longe une pente assez escarpée, haute d'une centaine de mètres. Au-delà, un plateau qui semble désert. C'est là que je vais essayer de "planter" l'avion. Ma vitesse est faible, de l'ordre de 220 Kt (400 Km/h) et je vois des cultivateurs qui travaillent dans les champs. Je me dois de rester les ailes horizontales, pour ne pas descendre et pouvoir m'éloigner d'une ferme, avant de virer vers la pente et de sauter. Je suis bas, peut-être à moins de 200 mètres du sol, quand la ferme glisse sous mes ailes. Je vire à droite en direction du plateau et, avant d'avoir fini mon virage et remis les ailes horizontales, je comprends. Le plateau sur lequel j'avais prévu d'écraser l'avion monte dans mon viseur. Je suis trop bas. Un instant de panique me noue les tripes. C'est pourtant le moment de penser vite et bien. En réalité, il n'y a plus rien à faire. La seule issue c'est de sauter, et vite. L'avion est face à la pente, ailes horizontales. Je tire sur le manche pour annuler, autant que possible, la vitesse verticale de descente, place mes pieds dans les cale-pieds du siège et remonte les accoudoirs pour éjecter la verrière et dégager les détentes qui commandent l'éjection. Accoudoirs relevés, sans verrière et sans rideau devant les yeux, la vue sur le paysage est imprenable. La pente escarpée fait face à l'avion, l'eau du Lot arrive sous mes pieds. Je suis fasciné et tétanisé par le spectacle. Je regarde, plus haut que moi, les arbres sur lesquels je vais m'écraser. Du fond de moi, une petite voix s'élève et semble dire :

— *« Qu'est-ce que tu attends ? La partie n'est pas finie, il te reste encore quelque chose à faire.*

— *Ah, oui, les détentes ».*

Avec un réel effort de volonté, je me force à ouvrir mes mains, crispées sur les accoudoirs, et j'actionne les détentes. La sortie de l'avion se fait "en catastrophe", très bas. L'avion disparaît sous le siège en rétrécissant, un peu comme dans un dessin animé. Je le vois qui percute la pente à une bonne centaine de mètres devant moi. Une boule de flammes et de fumée grossit rapidement, car il reste 4 à 5000 litres de carburant et quelques centaines d'obus à bord. C'est un spectacle grandiose auquel les lois de la gravitation et de l'aérodynamique me poussent à participer, d'autant plus que le parachute me parait bien lent à s'ouvrir. Qui va gagner ? Dès que je peux (coup d'œil en haut, le parachute finit à peine de se déployer), je tire sur les suspentes pour m'éloigner de l'incendie. Le vent est avec moi. Je m'estime à 50 mètres du sol. Coup d'œil en bas, le Lot. Pas d'accord pour me mouiller les fesses. Je tire plus fort sur les suspentes et saute une haie d'arbres sur la rive. Derrière, des vignes. Pas d'accord pour être transformé en "sucette". Quelques tractions, un lancer

de jambes, je me pose debout entre deux rangées de piquets. Je suis en bon état, content. J'ai évité l'incendie, la rivière, les piquets et les tendeurs des vignes. Je souffle un grand coup. Mon leader tourne au-dessus. J'enlève mon parachute, dégrafe ma Mae West pour lui faire des grands signes et gesticule en courant, pour lui montrer que tout va bien. À lui de faire passer l'info. Des cultivateurs me rejoignent :

— *« Qu'est-ce qu'on a eu peur. On pensait qu'il n'y avait plus personne dans l'avion. On a d'abord cru qu'il allait nous tomber dessus dans les champs, ensuite qu'il allait tomber sur la ferme et puis on a vu le parachute, alors on arrive. Tiens, bois un coup avec nous. Des émotions comme ça on sait ce que c'est, ça creuse ».* Ils m'offrent à boire un breuvage de leur cru qui sent très bon, mais que je refuse poliment, prétextant un contrôle d'alcoolémie par les gendarmes, comme après chaque accident. Ils compatissent et proposent de m'entraîner chez eux pour boire un sirop. À ce moment la sirène des pompiers se fait entendre. Leur camion apparaît et s'arrête à quelques centaines de mètres. Nous les voyons descendre une barque de leur camion, alors que, de l'autre côté de la rivière, les obus commencent à exploser dans l'épave qui brûle. Je demande à un jeune garçon, à bicyclette, de les prévenir que je suis sain et sauf, qu'il n'y a plus personne dans l'avion et qu'il ne faut pas s'approcher de l'épave à cause du risque d'explosion. Nous les rejoignons au moment où ils allaient mettre une barque à l'eau. Ils veulent être certains qu'il n'y a pas de blessé, promeneur ou chercheur de champignons, autour de l'avion. Je les dissuade de s'approcher, car les obus continuent d'exploser. Avec les cultivateurs, nous retournons à la ferme pour nous désaltérer. Ils m'apprennent que nous sommes sur la commune de Parnac. Un Commandant de gendarmerie se présente alors, avec son chauffeur et une escorte. Il me prend à part et, avec un air de conspirateur, me demande ce que je transportais. Je suis étonné qu'un aussi haut gradé soit déjà là et je ne comprends pas bien sa question. Me prend-il pour un receleur ou pour un contrebandier ? Après quelques échanges verbaux, il m'explique qu'il a été prévenu qu'un avion "porteur de la bombe atomique" s'était écrasé sur ses terres. Il y a un an seulement que les F-100, ne sont plus "nucléaires". Rassuré, l'officier repart, laissant à ses troupes locales le soin de poursuivre le travail. Transport à la gendarmerie, interrogatoire sérieux et amical par le chef de la brigade de Luzech. Nous sommes un peu perturbés par l'animation et le bruit qui règnent sous les fenêtres qui donnent sur la rue. Les habitants du lieu sont rassemblés et tenus informés par un des témoins de la ferme qui raconte l'histoire avec force détails. Beaucoup veulent "voir le pilote", certains se font la

courte échelle, d'autres sautent derrière les vitres. Je n'ai malheureusement pas grand-chose à dire, car je ne connais pas la cause de la défaillance de mon moteur. Le gendarme insiste gentiment pour avoir des détails. Il est un peu triste et semble très malheureux. Puis il me dit :

— *« S'il vous plait mon lieutenant, donnez-moi des détails. Vous comprenez, ici une histoire pareille ça n'arrive pas tous les jours. Alors, si je n'en ai qu'une page sur mon carnet, les gendarmes des autres brigades vont se moquer de moi ».*

Je commence donc à lui raconter ma journée et le début du vol. Il me remercie du fond du cœur, commence à écrire et envoie un de ses hommes calmer mes "supporters". J'ai une copie du rapport d'enquête, avec les dessins de l'épave faits par la gendarmerie du lieu. Je trouve que le travail est remarquable. Arrivée de l'hélicoptère H-34 de Cazaux, passage un peu ému au-dessus de ce qui reste de mon bel avion qui continue de brûler doucement, sous le contrôle des pompiers. Retour à la base, passage par l'infirmerie où je négocie une soirée au mess (plutôt qu'une nuit en observation) pour mener une vie normale au milieu de mes camarades. Le lendemain, radio de la colonne vertébrale à Bordeaux et, le surlendemain, reprise des vols sans état d'âme. J'ai été très sensible au fait que ce soit l'adjudant "W", le chef de piste, qui me brêle pour ce premier vol. Depuis bien longtemps, il laissait ce soin aux jeunes "pistards", à l'exception peut-être du commandant d'escadron, pour le défilé du 14 juillet, au décollage vers Paris à la tête de ses troupes. Pour moi, jeune lieutenant, c'est une vraie reconnaissance des mécanos, un peu comme une décoration. Nous nous sommes regardés, nous nous sommes souri et, je crois, nous nous sommes compris. Entre-temps j'avais récupéré et "planqué" la poignée du parachute.

Cet accident a été le premier d'une série d'événements qui, en quelques jours, ont perturbé un peu mon existence de jeune pilote.

Et que ça saute troisième !

Denis TURINA

EC 2/11 "Vosges" F-100 N°42122. 26 mai 1975, Région de Waldkirch (RFA).

La piste de Toul est en réfection et, pour quelques semaines, notre escadron campe à Nancy-Ochey sur la marguerite, la zone de desserrement, nord-est. Ce 26 mai, je décolle pour un vol de navigation à très basse altitude au profit d'un jeune pilote à l'instruction. Pour sortir des sentiers battus et augmenter un peu la difficulté, nous avons programmé de survoler la République Fédérale d'Allemagne (RFA) sans, bien sûr, nous approcher du rideau de fer qui est toujours actif et bien présent. Ayant eu la chance d'être vacciné très tôt contre les aléas du vol, à chaque installation dans un avion je pars du principe que je serai peut-être amené à rentrer à pied ou par un autre moyen de transport que celui dans lequel je m'assieds. Comme d'habitude, je prends donc le temps de mettre en bonne position et de bien caler le paquetage qui sert de coussin pour le siège éjectable. Ce paquetage, qui contient les moyens de survie du pilote, est prévu pour les survols maritimes. Il équipe en permanence cet avion qui, comme tous les avions ravitaillables en vol, peut être désigné pour partir en Afrique sur coup de sifflet. Les autres F-100 sont généralement équipés du paquetage prévu pour les survols terrestres (sans canot pneumatique) plus confortable et mieux adapté au baquet du siège éjectable sur lequel nous sommes assis. C'est parti. Le jeune pilote est en position de leader et, chacun dans son avion, nous survolons ensemble la France à 600 pieds, 420 nœuds (180 m d'altitude, 780 Km/h de vitesse). Je dois assurer la surveillance du ciel pour éviter une collision avec un des nombreux aéronefs qui survolent l'Est de la France et l'Allemagne, surveiller la navigation pour respecter les zones réglementées et être en mesure de restituer avec précision le trajet que nous allons suivre. De quoi rester vigilant. Passage du Rhin, contact avec l'organisme de contrôle français pour lui signaler que nous franchissons la frontière, changement de carte, et nous commençons à "escalader" la Forêt Noire. Un coup de canon éclate à l'arrière. Je pars dans les bretelles du harnais qui me lient à l'avion. C'est un vrai coup de frein. Des bruits et des vibrations, très forts, arrivent de partout. L'adrénaline coule à flots… Instinctivement je tire sur le manche pour prendre de l'altitude, je réduis le régime du moteur et vire vers le Nord en direction de la base aérienne de Lahr, qui est à moins de 5 minutes de vol. Je pense être entré en collision avec un planeur ou avec un autre avion et j'essaie, sans succès, de prévenir mon équipier par la radio qui me semble hors service. Dans la cabine,

les alarmes des circuits électriques, l'alternatif et le continu, sont allumées. La température tuyère est très au-dessus de la normale et la lampe "Feu tuyère" est allumée. Contre toute raison je décide que, compte tenu des problèmes électriques, les indications de feu et de température ne sont pas fiables, que mes soucis viennent de la régulation du moteur qui continue de chanter et de vibrer, comme un marteau-piqueur. Mon souci devient alors de "recycler" le réacteur pour qu'il fonctionne à nouveau normalement. Quelque part, au fond de moi, une petite voix me dit que je me trompe, mais j'ai tellement envie de rejoindre la piste de Lahr, que je ne veux rien entendre qui pourrait contrecarrer mes projets. Pendant ce temps, l'altitude que j'avais atteinte sur mon élan commence à diminuer. La vitesse diminue elle aussi, et le bruit de canon du compresseur qui a décroché est toujours là. Je réduis les gaz à fond, passe le régulateur moteur sur "Secours" et avance la manette des gaz, doucement, très doucement, dans l'espoir que le moteur va reprendre son fonctionnement normal. Aucune amélioration. Ni la base de Lahr, ni mon équipier, ni personne d'autre n'a répondu à mes appels sur la fréquence de détresse. Je commence à me sentir bien seul, au moment où les sapins de la forêt Noire grossissent dans la verrière. Je décide alors de couper le réacteur et d'essayer de le rallumer pendant que l'altitude restante le permet. La petite voix me dit que je suis devenu fou, que l'avion aurait déjà dû exploser, mais je ne veux pas l'entendre. Je coupe le réacteur en espérant que la température tuyère va descendre pour me permettre de rallumer sans trop de risque, mais de la fumée sort sous le tableau de bord. Je ne peux plus lire les instruments. C'est à cet instant seulement que je réalise la gravité de la situation et la bêtise de mon aveuglement. Un rapide coup d'œil vers le bas me montre de la forêt. Aucune habitation n'est dans mon champ de vision, il n'y a donc aucun risque de faire de gros dégâts au sol. Je relève les accoudoirs du siège éjectable et actionne les détentes de mise à feu. Départ stressé, en catastrophe, avec le sentiment d'avoir outrepassé les consignes et de partir trop tard. Je sentais les morceaux de ferraille de l'avion qui explosait, me rentrer dans les fesses. La sortie se fait sans rideau devant les yeux. Je vois l'avion qui s'éloigne en rétrécissant, spectacle rassurant. Il est suivi par des gerbes d'étincelles de métal en fusion et par une grosse fumée noire. Je n'ai pas été transformé en chaleur et en lumière, et le moteur avait bien un gros problème. Coup d'œil en bas, c'est la forêt Noire. Je ne vois ni signe de vie ni habitation à proximité. Je me sens rassuré quant aux dégâts au sol. Coup d'œil en haut, j'ai un coup au moral. Le siège est emmailloté dans le parachute qui n'est ouvert qu'à moitié. La voile est brûlée et déchirée

par endroits. Une double coupole presque symétrique ne me pousse pas non plus à l'optimisme. Il va falloir faire quelque chose. Je jette un coup d'œil en bas. Je m'estime à environ 500 m du sol et c'est mal pavé. Je vois de la forêt, des zones un peu déboisées, des souches, de la pente, un chemin forestier. Le vent est très faible. Un gros sentiment de colère et de ras-le-bol m'envahit. "Encore une fois" ! avec, en plus, le sentiment de ne pas avoir bien compris tout ce qui m'arrive. Je pense au débriefing. Je n'aurai pas grand-chose à dire.

— *« Aurait pu mieux faire !*

— *Bof, je suis commandant en second d'escadron. Si on me cherche des poux, je saurai me défendre pourvu que mon équipier n'ait pas de problèmes au-dessus de l'Allemagne et rentre à la maison normalement ».* Coup d'œil en bas :

— *« Où est mon avion ? ».*

Je le vois. Il plonge et s'écrase dans la forêt. Pas de bobo de ce côté-là.

— *« Ce n'est pas tout, mais la journée n'est pas finie ».*

J'ai en mémoire des histoires de pilotes que l'on a retrouvés blessés ou tués par leur siège qui ne s'était pas séparé correctement du parachute.

— *« Il faut que je vire ce siège »*

Je commence à grimper dans les suspentes, le siège ne bouge pas. Il semble avoir traversé la voile et parait bien ficelé. La voile est complètement déformée, la vitesse de descente me parait forte. Je fais une deuxième tentative, puis une troisième, sans plus de succès. Je comprends qu'il me faudra faire avec et arriver au sol comme ça. Une grosse colère me prend, née d'un sentiment d'injustice.

— *« Je suis intact au bout de mes suspentes et je vais probablement me casser en arrivant au sol. Peut-être que, si je prends le siège sur la tête, je vais même y laisser ma peau. C'est trop injuste ».*

J'ai une pensée éclair pour ma famille. Nous attendons notre troisième enfant. Une pensée pour le ciel, qui m'abandonne. J'ai l'impression d'être un peu « faux cul », si je fais une prière maintenant. Une pensée plus pragmatique arrive.

« L'heure n'est ni à la philosophie, ni à l'attendrissement, mais à l'action. Où me poser ? Dans les sapins qui pourront amortir l'impact au sol, mais aussi servir d'entonnoir pour amener le siège sur ma tête ? Dans les zones un peu déboisées, mais où les souches, que je commence à bien distinguer, peuvent faire très mal ? Sur le chemin forestier, là où le sol est à peu près plat et où on pourra me secourir plus facilement ? » J'en oublie de larguer le paquetage de survie. Je jette un coup d'œil en bas, tractionne pour contrôler le parachute et essayer encore de libérer le siège. La descente est vraiment très rapide et je n'arrive pas à me diriger. Dans les 100 derniers mètres, le sol me saute littéralement dessus. Je comprends et

j'ai le pressentiment que c'est probablement la fin de la partie. À cette vitesse-là, je ne peux pas m'en sortir. La résignation fait place à la colère. Avec ou sans le siège sur la tête, c'est fichu. Je deviens très calme. Je cherche ce que je peux faire de ces dernières secondes. Je pense très vite :

— *« Je n'ai que 35 ans, il me restait encore beaucoup de choses à faire…C'est trop c… Je ne vais même pas me planter sur le sol français. Puis :*

— *« Tout d'abord, le pire n'est jamais sûr et j'ai environ 350 sauts en parachute à mon actif… Je peux amortir le coup. J'ai peur… Je vais avoir mal. »*

— *« Je suis prêt à tout, mais je ne veux pas finir comme un légume… »*

— *« Je dois prendre la position d'atterrissage que je connais bien et la tenir jusqu'à l'impact. Serrer les jambes, casser le bas de mon corps pour essayer de préserver le haut. Je ne vois rien d'autre à faire. Mais je vais avoir très mal. »*

En "courte finale", je vois que je vais arriver en bordure du chemin forestier et que ce n'est peut-être pas si mauvais que ça pour les secours. Le sol arrive très vite. C'est la fin. Je me concentre sur la position et j'attends. Instants très désagréables que je cherche à positiver.

— *« À la vitesse à laquelle j'arrive, ça ne sera pas long.*

— *Où est-ce que je vais avoir mal ?*

— *Qu'est-ce que je peux emporter ? Une dernière vision de la terre.*

— *C'est maintenant. J'y suis… Peut-être que je vais bientôt SAVOIR.*

— *J'ai toujours en mémoire l'image du chemin et des cailloux qui ont "accueilli" mes chaussures. »*

— *Une douleur, énorme, dans le dos. Une douleur, très vive, à la main droite. Une douleur sourde à la cheville gauche, une douleur et du sang sur le genou droit. Du sang qui tombe, goutte à goutte, de ma tête sur mon pantalon anti-g.*

— *Mon casque a été arraché. Je vois et je respire. Je suis "empilé, en boule, recouvert par mon parachute. Une première pensée consciente émerge doucement :*

— *J'ai mal, donc je suis vivant.*

— *J'ai l'impression d'être plus ou moins conscient et que mon cerveau fonctionne comme s'il devait entraîner un énorme volant d'inertie. Les pensées se forment lentement et se précisent, après.*

— *Toujours cette douleur, partout, mais surtout dans le dos.*

— *Depuis combien de temps suis-je ici ? Je suis vivant, mais dans quel état ? Est-ce que je suis paralysé ?*

— *Je me souviens d'histoires que l'on raconte. Des blessés amputés qui se plaignent de douleurs aux membres qu'ils n'ont plus.*

— *Je vais essayer de bouger.*

— *Non, car j'ai la colonne vertébrale cassée. Oui, car je suis en Allemagne. Si les secours arrivent, je ne les verrai pas et comme, en plus, je ne parle pas leur langue, je ne pourrai pas leur faire comprendre qu'il ne faut pas me toucher. Quand ils enlèveront le parachute qui me recouvre et me "déplieront", là, je serai paralysé, même si je ne le suis pas encore ».* De mon bras valide je dégage doucement le parachute et je vois des arbres. Une grosse bouffée de plaisir me calme et me rassure. Je me dégage un peu plus du parachute sans trop bouger mon buste et je vois que je suis au bord du chemin. Puis, JE ME REPOSE. Je ressens toujours cette douleur dans la colonne et à la main.

— *« Et si je m'allongeais sur le chemin, ce serait plus facile pour les secours.*

— *Les secours ? Je n'ai pas entendu repasser l'avion de mon équipier. Il était devant moi, sans doute n'a-t-il rien vu, ni put alerter qui que ce soit. Heureusement, l'épave fume. Elle est assez loin, mais les habitants du coin savent qu'il y a eu un accident.*

— *Nous sommes en début d'après-midi, je ne passerai pas la nuit dehors. Je réfléchis :*

— *Il faut que je m'approche du chemin pour que l'on me voie du ciel ».*

Je commence à bouger le buste et à envisager de me traîner au milieu du chemin pour pouvoir être vu et pour me signaler. Je bascule doucement sur le côté. La douleur est très forte. Je prends un fumigène et cache, à même ma peau, les fréquences confidentielles et codées que nous utilisons. J'attrape un morceau du parachute et, en m'appuyant sur mon coude valide, je commence à ramper comme je peux, sur le chemin. Je fais deux ou trois mètres. La douleur est forte, mais pas plus que quand je reste immobile. Arrivé au milieu du chemin, je m'allonge complètement sur le dos. Un morceau du parachute est visible du ciel. J'essaye de remuer les jambes, pour voir. Je n'y arrive pas, c'est trop douloureux, mais j'arrive à remuer un peu les pieds. Je reprends confiance.

— *« Je ne peux pas être paralysé, car j'ai trop mal aux jambes et je bouge mes pieds.*

— *J'ai l'impression d'avoir fait ce que je devais faire. JE ME REPOSE et j'attends.*

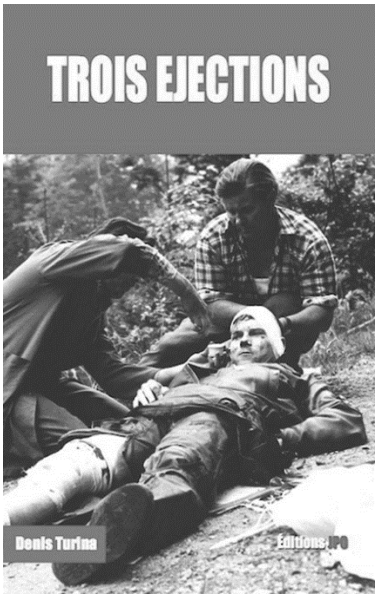
— *Un bruit de moteur de voiture, un peu lointain. Des oiseaux qui chantent.*

— *Si ce n'est la douleur, très forte, qui me tord le corps, la situation n'est pas trop mauvaise.*

— *J'entends le bruit du moteur qui se rapproche.*

— *J'actionne le fumigène et je respire un grand coup. Les secours arrivent ».*

Deux forestiers s'approchent, à pied, à travers bois. Ils avaient vu le parachute et s'étaient mis en marche. Ils viennent de voir le fumigène rouge. Ils ont une trousse de premier secours très bien équipée. Dans un anglais approximatif, je leur explique qu'il ne faut pas me bouger. Ils me répondent qu'ils ont une formation de secouriste et savent relever leurs camarades qui chutent des arbres. Ils me semblent compétents et commencent à panser les plaies de la tête et du genou. Ils me tiennent compagnie, avec gentillesse et sourires. Rapidement arrive une voiture de police qui, par radio, guide une ambulance. Je me sens entre de bonnes mains, en confiance et JE ME REPOSE. Embarquement dans l'ambulance, radios et coutures de mes plaies à l'hôpital de Waldkirch. Un médecin, qui avait probablement appris le français au début des années 40, m'explique que je ne suis pas transportable et que je vais être hospitalisé sur place, probablement pour quelques semaines. Tout ça me parait secondaire. Trois mois de plâtre, six mois d'état-major, dont deux comme chef de centre à Val d'Isère, un mois à Aulnat pour découvrir et apprendre les bases du métier de moniteur, avant de rejoindre l'École de l'air à Salon de Provence comme commandant d'escadron sur Fouga, sans siège éjectable (of course)



Denis TURINA fait partie du club très fermé des pilotes qui se sont éjectés 3 fois

Emotion : SOLENZARA le 17 Février 1977 ; tour de contrôle.

Jean Jacques COIFFARD

J'étais alors directeur des vols dans la haute cage de verre. Vue imprenable sur les aiguilles de Bavella à l'ouest et à l'est, sur la piste sur la mer toute proche. Une patrouille de F-100, en convoyage de Djibouti vers Sculthorpe, en Angleterre, est à l'alignement face au sud et je regarde les anciens et beaux oiseaux avec émotion. Le contrôleur donne l'autorisation de décoller. Les coups de PC me ravissent le cœur. Poussés par leurs longues flammes orange avec leurs anneaux brillants bien visibles, ils décollent de toute leur puissance, faisant vibrer l'air jusqu'au sommet des montagnes. "Airborn". Soudain, le numéro 158 piloté par un adjudant de mes amis annonce une panne hydraulique affectant les commandes de vol. Je saute sur les procédures de secours et les récite au pilote tandis que ce dernier vire à gauche pour passer vent arrière. Sa remontée vers le nord nous paraît interminable. Je surveille aux jumelles la moindre anomalie dans le comportement de l'appareil, prêt à ordonner l'éjection. Le dernier virage est mal engagé, trop serré, semble-t-il. Accroché des deux mains au dossier de la chaise du chef contrôleur, je cesse de respirer. La pente de l'avion est trop forte, la vitesse est faible alors que l'inclinaison augmente. Va-t-il over-shooter ? Ou même… ? Malgré un ultime coup de palonnier, nez en l'air, l'aile gauche touche la piste la première. Brutalement renvoyé sur le train droit, le pneu éclate dans un tourbillon de fumée bleue ; la roulette de nez, plaquée au sol résiste jusqu'au moment où, après 800 m environ, le F100 sort de la piste sur la droite. Le train avant se brise, le nez tombe au sol en soulevant un nuage de sable, la trajectoire cahotante s'infléchit vers nous. Il s'arrête enfin exactement face à moi, une courte distance de la tour de contrôle. Les premiers secours roulent déjà pour éteindre un début d'incendie tandis que la verrière s'ouvre et que le pilote se dresse sur son siège. Je respire un grand coup, la tension retombe. Chacun y va de son commentaire, brouhaha qui contraste avec les minutes précédentes, où seulement peu de mots furent échangés, l'insonorisation de doubles vitres donnait un aspect irréel à la scène. L'image, mais pas de son.

Le soir, en consultant mes carnets de vol, je constate que le F-100 numéro n°158 était le dernier que j'avais piloté en cet après-midi du 19 septembre 1967. Je "leadais" une patrouille de quatre avions et j'exécutais un dernier passage en box au-dessus de la base de Colmar où nous étions stationnés. Arrivé au parking, je me souviens m'être "débréllé" lentement avec un énorme sentiment de

tristesse que je cachais de mon mieux. En bas de l'échelle, m'assurant que mon pistard ne me regardait pas, je posais un baiser sur la carlingue tiède tout en le flattant de la main pour remercier mon bel oiseau avoir été docile pendant les huit années où il m'avait porté. Le F-100 était mon ami. Le seul avec qui je partageais sur le vif mes peines, mes peurs et mes joies de pilotes. Je l'aimais il me le rendait. Il ne m'avait en effet jamais trahi et les quelques pépins que j'avais pu avoir, étaient juste fait pour me rappeler qu'en tant que passerelle indispensable entre le ciel et moi, il méritait respect et attention. Mais pourquoi le 158 est-il venu mourir à mes pieds, face à moi, dans une aussi tragique révérence ? "Objets inanimés, avez-vous donc une âme ?"

F 100 N° 158

Atterrissage sur le bidon à DAKAR

Capitaine Marc LANG EC 2/11

"Dans la vie, il y a deux sortes de pilotes : ceux qui un jour se sont posés en oubliant de sortir le train, et ceux qui sont susceptibles de le faire".

Ce devait être un convoyage simple, standard, normal. (1)

La mise en place des trois avions (spare compris) eut lieu le jeudi 4 mars 1982, sur la Base Aérienne d'Istres. Après le briefing de convoyage, avec l'équipage du ravitailleur, on se retrouvait tous logés à l'hôtel à Istres. (2) Le lendemain, le vendredi 5 mars, à part un lever encore plus matinal lié à cet hébergement en ville, tout se déroulait normalement jusqu'à la première panne du C-135 qui nous obligeait à annuler temporairement la mission. (3)

Je ne saurais dire, aujourd'hui, combien de pannes il a eu ou si, tout simplement, cette panne a duré toute la journée ; je sais que nous avons effectué plusieurs briefings, donc plusieurs tentatives de décollage, mais le dernier avait porté plus spécialement sur la détermination de l'heure limite d'envol pour tenir compte de l'heure de la nuit, au niveau de vol, au large des Canaries, pour le dernier ravitaillement en vol. Nous n'avons pas eu à affronter ces conditions extrêmes. La mission a été reportée au lendemain. Nous avons rejoint nos chambres, mais cette fois sur la Base : le personnel féminin de la RAM (région aérienne méditerranée) avait terminé son rassemblement et donc vidé les lieux.

Le second jour, le samedi 6 mars, tout se passa bien et nous prîmes notre envol, normalement ; je n'ai pas souvenir d'un quelconque problème en vol, lors de ce convoyage mis à part l'atterrissage. Nous venions de terminer notre dernier ravitaillement, le petit complément de sécurité et nous entamâmes notre descente vers l'aéroport international de Dakar, pour laisser la place, auprès du Boeing, aux quatre avions du détachement ; ils profitaient de ces convoyages pour faire des entrainements Ravito. Malgré les conditions VMC, le VOR fut indispensable pour rejoindre la verticale piste de cet aéroport noyé dans la "Brumasse" ; nous sommes partis au break et je me souviens d'avoir essayé de ne pas perdre de vue ni mon équipier ni la piste. Au moment de toucher des roues, il me reste encore cette sensation d'enfoncement (parce que trop haut) et, très rapidement, une curieuse analyse du bruit entendu me fait annoncer : « *J'ai éclaté les pneus* » puis *« Je roule sur les jantes »* ...

Ensuite tout se passe rapidement, je contrôle cet avion, au pied jusqu'au bout, et je le vois s'immobiliser en même temps que l'aile droite bascule au sol, comme un planeur ; je n'ai toujours pas réalisé. Je coupe les réacteurs, ouvre la

verrière et, voyant quelques flammèches au niveau du bidon, me débrêle, saute au sol et courre vers le bord de piste pour m'éloigner de cet avion que j'imaginais prendre feu. Après quelques dizaines de mètres, je découvrais un spectacle ahurissant : un avion, train rentré, calme et serein, posé sur son bidon ventral et son saumon d'aile droite. Je m'attendais à toute autre chose et je commence à comprendre ce qui s'est passé : la piste, l'équipier, la piste, l'équipier...mais au fait où est-il mon équipier ? On me rassure rapidement en m'annonçant qu'il s'est dérouté à Thiès (4) ; enfin une chose positive : ce déroutement avait été briefé à chaque fois que nous avions fait une tentative de départ d'Istres !!!!!!!! Tout aussitôt, et là rien ne vous étonnera de la part de nos mécanos, arrive un Tracma avec sa remorque de roues, puis une grue. Le commandant en second de la Base de Ouakam (5) est rapidement là également et me réconforte très chaleureusement quand monte en moi, à postériori, toute l'émotion liée à l'analyse de la situation et aux conséquences d'un atterrissage où j'aurais été subitement conscient de "ma non-sortie de train" : remise de gaz, décalage de l'allumage des PC, couple et probablement une catastrophe qui n'aurait rien eu en commun avec cet atterrissage de vélivole.

Je suis revenu vers cet avion pour finir le travail (coupure des instruments et de tout contact électrique.....) et constate que je suis sorti à gauche, par habitude ou réflexe, et que j'ai sauté à terre d'une hauteur bien plus importante que si j'avais accompli la même action du côté droit (l'avion s'était affaissé sur son aile droite !!!) ; très rapidement les mécanos sont montés sur les ailes, ont ouvert les trappes adéquates et accroché l'avion aux élingues de la grue. Ce jaguar s'est retrouvé suspendu à la grue, mais le déplacement de l'ensemble a commencé à donner à l'avion un mouvement de pendule. « *Arrêtez tout : cet avion n'a rien et nous risquons d'avoir de plus gros dégâts en le faisant tomber au sol* » s'est écrié le commandant en second de la base ; l'avion est resté suspendu à la grue un certain temps qui n'a pas permis de trouver rapidement un chauffeur de semi-remorque (la base était fermée ; voir renvoi 5). Je ne sais dire qui a eu cette idée géniale : « *Si on mettait un groupe et qu'on actionne la manette de train, on pourrait sortir le train au complet, reposer l'avion au sol et le tracter* » ! Pourquoi n'y avions-nous pas pensé plus tôt ? En moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, ce fût fait et l'avion se retrouva sur le parking du détachement jaguar avec un bidon ventral diminué de moitié, un saumon d'aile râpé (le droit) ainsi qu'une quille arrière.

Si mon équipier s'était posé à Thiès, les quatre Jaguar du détachement décidaient de se poser sur la piste transversale et secondaire (rarement utilisée)

et je pus assister au dégonflage des seize pneus qui avaient souffert d'un freinage d'urgence ; j'avais peut-être réussi le plus bel atterrissage de ma vie, mais j'avais aussi foutu un sacré bordel ; heureusement, le trafic de l'aéroport international de Dakar-Yoff, à cette époque de l'année et à cette heure-là n'était pas très important: il n'y eu que trois avions déroutés au Cap-Vert dont le Boeing ravitailleur (6).

Après mon passage à l'infirmerie et les examens effectués n'ayant montré aucune anorexie où toute autre anomalie qui aurait pu justifier cet "accident", je me retrouvais à table avec tout le personnel de ce détachement dont un de mes camarades de promotion était le chef. J'ai eu tout le loisir d'entendre les louanges des pétafs (armuriers) qui n'en revenaient pas de voir qu'après démontage et essais, rien n'avait souffert au niveau du ventral hors le bidon qui découpé comme il l'était ressemblait à ce genre de matériel que l'on voyait dans les ETIS (Escadron de transformation et d'Instruction Sol) pour la formation du personnel.

Ce n'était pas fini, il fallait rendre compte, rédiger les messages et les comptes-rendus S.V (sécurité des vols). Les Moyens Opérationnels de la Base (des transporteurs) comptaient sur l'expertise du détachement et attendaient le retour du Boeing, avec notre commandant en second d'Escadre à bord. La bible, en matière de Sécurité des Vols, nous imposait la rédaction d'un compte rendu d'incident léger ; on avait beau la retourner dans tous les sens, la bible était la bible et je m'en trouvais fort aise. « *Ça ne va pas ! Vous me voyez téléphoner au GRAND YAKA (7) et lui dire qu'un Jaguar a eu un incident léger, en lui détaillant ce qui s'est passé* » s'exclama notre futur commandant d'Escadre. Je crois qu'il mit longtemps à se décider, mais après avoir repris la bible dans tous ces chapitres et renvois ou annexes qui la rendaient barbare, il fallut bien se rendre à l'évidence : je venais de commettre un incident léger !!!!!!!!! (8)

Je passe rapidement sur le coût de la soirée que j'ai offerte au restaurant des Almadilles pour fêter cette "résurrection" pour m'attarder sur la remise en condition du Jaguar "incidenté" ; le matériel reçu et remonté en lieu et place de celui qui avait été endommagé, l'avion faisait un vol de contrôle et était déclaré bon par le chef de détachement en place. Que nenni, c'était sans compter sur le jugement dubitatif de nos officiers mécaniciens d'état-major ! Force Schumac (chaudronnier) fut envoyée avec lunettes et tout le nécessaire à mesurer l'avion et ses distorsions éventuelles subies lors de cet atterrissage sur le bidon ventral. Et bien non ! Cet avion remesuré était moins tordu qu'à sa sortie d'usine (9).

J'ajouterais que c'était mon premier convoyage en tant que leader, que mon numéro 2 (on le surnommait Fifi) effectuait son premier convoyage après transfo-ravito et qu'une grue Pinguély (capable de transporter un jaguar sans risque de renversement) attendait tranquillement dans le port de Dakar que les formalités de dédouanement fussent accomplies.
Voilà tout est dit sur ce convoyage normal qui s'est déroulait de façon anormale, mais dont je garderai toujours le souvenir du plus bel "attero" de ma vie.
(1) Deux avions pour une relève de potentiel avion au sein du détachement en place à Dakar.
(2) La Région Aérienne Méditerranée (RAM: peut-être qu'à l'époque elle portait encore le numéro 4) accueillait tout son personnel féminin sur la Base pour un congrès/séminaire ou quelque chose d'équivalent; toutes les chambres de l'hébergement étaient occupées.
(3) L'immatriculation du Boeing était CC : Charlie deux fois ; on le surnommait surtout "Casse-Couille". Je ne sais pas si cela est arrivé à tout le monde, mais quand j'étais en présence de cet avion et d'un certain "Boomer", dont j'ai maintenant oublié le nom, tous les ingrédients étaient réunis pour se confronter à quelques problèmes.
(4) Il est peut-être le seul à s'être posé sur ce terrain de déroutement.
(5) Normalement les bases outre-mer fonctionnaient sur un rythme de six matinées travaillées et du dimanche chômé, avec un total d'heures de fonctionnement équivalent à celui effectué en métropole. Ce samedi 6 Mars était le premier samedi de l'application d'un régime différent : cinq matinées travaillées et le week-end chômé.
(6) Le Directeur des vols de ce convoyage était notre commandant en second d'escadre qui profitait de ce convoyage pour mettre les pieds pour la première fois en Afrique en prévision d'une éventuelle reprise des opérations africaines sous son futur commandement.
(7) On le surnommait le GRAND YAKA parce que c'était un grand chef !
(8) Il y a accident quand il y a mort d'un membre de l'équipage ou d'une personne tierce extérieure : ce n'était pas le cas ! Grave ou léger, seul le montant des dégâts causés ou subis fixe la limite entre les deux statuts : malgré le coût des équipements à renouveler (bidon, saumon et quille), le montant du préjudice fut bien inférieur à cette limite.
(9) Le jaguar avait une structure travaillante en nid d'abeille et la cellule avait une norme dans une fourchette autour du zéro.

Le Jaguar sur le bidon et la grue "Pinguely"

NDLR ; Fifi, son équipier ne s'est pas posé à THIES. Il nous raconte sa vision des choses juste après.

Mon premier convoyage sur JAGUAR.

Philippe LEAUX dit "Fifi"

Après une mise en place on ne peut plus conventionnelle à Istres le jeudi 4 mars 1982, nous nous sommes retrouvés avec l'équipage du ravitailleur pour un briefing sur le convoyage du lendemain. La routine pour eux, mise en place de deux Jaguar à Dakar et une découverte pour moi pour qui il s'agissait du premier convoyage, 4 mois après ma transformation Ravito.

Les points importants sont vus avec l'équipage du Boeing, trajet uniquement maritime, fréquences radio, timing des 1er et deuxième ravito voir du 3ème, pétrole prévu, terrains de déroutement en cas de panne sur le trajet, séparation du Boeing pour départ en basse altitude si les conditions météo le permettent et arrivée au break à Dakar en fonction de la piste en service, à priori la 01. Puis, petit briefing particulier avec mon leader et les 2 pilotes retour en ce qui concerne les horaires de lever, petit déjeuner, heure aux avions, contact radio puis mise en route.

Logés dans un hôtel à Istres avec l'équipage Jaguar prévu au retour, nous nous sommes retrouvés en ville pour un petit resto, classique, puis couché. Mauvaise nuit… Du mistral, des volets qui claquent et un réveil plus que matinal pour un p'tit déjà l'aube puis un contact radio nocturne. Mise en route sans problème, mais pas pour le Boeing qui reporte le décollage. S'en suit une très longue attente en tenue (combinaison étanche) jusqu'à une heure avancée qui ne nous garantissait plus un dernier ravitaillement de jour ou un atterrissage de jour à Dakar (j'ai oublié). Rebelote pour le briefing du soir pour une mission reportée au lendemain. Logés cette fois-ci sur la base, la seconde nuit ne fut pas plus excellente que la première, toujours à cause du vent. Cette fois, le Boeing est OK à la mise en route, alignement et décollage et c'est parti pour l'Afrique. Le jour se levant avec un beau ciel bleu, la fatigue s'estompe un peu après le décollage. Panique à bord cependant. Cap vers le sud en montée, pas d'horizon. La mer est bleue, le ciel également le tout dans un halo blanchâtre. Un léger malaise m'envahit, j'ai bien peur de me sentir mal par manque de repères. Je me jette sur la boule pour recaler mes gyros avec un coup d'oxygène en surpression. Pourvu que tout le trajet ne se passe pas comme cela, je ne tiendrai pas. Je ne l'annonce pas non plus, la honte, risquer de faire annuler la mission. Finalement en prenant sur moi, en me rapprochant du Boeing, un œil dehors et un sur les instruments, cette sensation de malaise disparait au bout d'une

vingtaine de minutes. La brume blanchâtre finit par laisser apparaître un superbe horizon bien marqué.
Le convoyage en lui-même, les ravitos, rien à dire, tout roule.
À l'approche du Sénégal, météo connue sur Dakar, on quitte le Boeing travers Saint Louis pour descendre sur la mer et arriver en basse altitude au break. Que du bonheur, un peu d'air en BA, moins sec à respirer que là-haut. Contact avec l'Airport, crise de rigolade en cabine. L'accent local est vraiment bien particulier. Le phrasé également. Peu importe, c'est l'Afrique patron. Beau temps sur Dakar, ciel bleu sans vent de poussières, ni brume, un vrai temps de curé quoi (assez rare pour y avoir séjourné plus tard en détam). Contournement des Almadies, présentation face à la 01 et arrivée au break.
Départ du leader, espacement puis break à mon tour. Content d'arriver, fatigue et faim se font sentir. Environ 800 mètres arrière, je regarde partir mon leader en dernier virage qui annonce *« Train sorti verrouillé, trois verte »* sans bip, mais rien ne me choque, nous sommes en Afrique sur un terrain civil, les pratiques peuvent être différentes et puis c'est le leader, je ne suis que PO (pilote opérationnel). À mon tour de partir en dernier virage, même annonce plus le bip, l'habitude pour moi. Face à la piste, je regarde le leader se poser. Nuage de fumée. Le leader annonce, j'ai éclaté un pneu. Et moi de rajouter : « *Oui … il y a même des étincelles !!!* ». Parachute frein pour lui et remise de gaz pour ma part, un p'tit passage sur la piste et un coup d'œil sur l'avion arrêté sur la partie gauche de la piste. Curieux cet avion, il penche vers la droite et semble bien près du sol. Une idée me traverse l'esprit, une petite annonce radio : « *T'as sorti le train ?*» Pas de réponse. Passage vent arrière pour une présentation côté droit de la piste, 3000 mètres de long, la bande droite est libre, ça passe.
C'est le black-out à la radio, silence complet. Je me présente en finale train sorti verrouillé bip bip… pour me poser quand une voix bien de chez nous me dit : *« Ici l'OPO, vous vous déroutez à Thiès… ».* Thiès, jamais entendu parler. C'est quoi, c'est où ? Il me reste entre 900 et 1100 kg. Non, non je me pose, ça passe sur la bande droite. C'était sans compter sur l'intervention des pompiers Sénégalais qui ont déjà investis la piste sur la partie disponible. Remise de gaz et là après mon annonce radio, nouvelle intervention de l'OPO.
« Vous vous posez en 04… » En 04 ??? Eh bien cherchons là cette 04. C'est plus facile à 1500' de visualiser l'ensemble du terrain. Une vieille piste avec des Dakota dessus, des tronçons de taxiway, l'aéroport civil, tient une bande de bitume qui pourrait bien ressembler à une 04 et en plus c'est écrit dessus. Bon, elle semble un peu courte et commence au raz de la falaise. On va jouer au marin

en essayant de ne pas s'emplafonner le porte-avion. Pas facile de visualiser le POR qui n'existe pas et de bien viser l'entrée de piste sans être ni trop court ce qui s'avérerait être fatal ni trop long étant donné la longueur de la piste.
À peine posé, j'ai la désagréable impression d'avoir "bouffé" toute la piste. Parachute sorti et freinage appuyé, ouf il en reste. La piste était seulement bombée. Là par contre, je ne sais pas où aller. Une petite question à la tour, *« Je vais où ? »* Tout droit est la réponse. Sauf que tout droit, c'est la pampa. Du coup, je sors le plan de l'aéroport et c'est parti. Une petite ballade par l'aéroport civil, une autre par la partie militaire sénégalaise, personne. Personne pour m'indiquer ou me parquer. Après un demi-tour, j'aperçois un marin qui me fait de grands signes. C'est là. Toute l'équipe Jaguar est partie sur le lieu du crash et les 4 autres avions sont en vol pour un brin de ravito. Arrêt des moteurs, verrière ouverte, une R16 arrive en dérapage à côté de l'avion. « *Je suis le commandant de base »* me dit-il. *« Il parait que votre copain s'est éjecté !!! »*
Je n'ai rien vu, pas de parachute non plus au sol. Je saute de l'avion : « *Montez me dit-il, je vous emmène* ». Pas le temps de poser l'anti-G. C'est parti, à fond la R16. J'ai vu passer l'avion sans train raconte le colonel, le temps que je me précipite sur le téléphone pour prévenir la tour, c'était trop tard…Arrivés sur la piste, le Jaguar a triste mine, couché au ras du sol sur le côté droit, il lui manque bien le train d'atterrissage. Marc, le leader est bien là. Ouf, il ne s'est pas éjecté. Il me dit juste qu'il a oublié. Il ne comprend pas. La responsabilité de la mission et de son équipier ajouté à deux très mauvaises nuits, 5 heures 30 de vol et trois ravitos peuvent pour moi expliquer cet oubli.
Un peu à l'écart, un policier Sénégalais me demande : *« C'est vous le pilote ? » « Oui, enfin non lui dis-je, c'est mon collègue là-bas ». « Mais dites- moi c'était prévu ??? Non-non. Nous ne faisons pas d'exercice de ce genre ».* Il sort alors une vieille chaine d'arpenteur toute rouillée, pour prendre avec son collègue des mesures par rapport aux balises d'éclairage du bord de piste. Un petit camion-grue est arrivé, mais il ne peut soulever que 6 ou 7 tonnes alors que l'avion vide en fait 7,2 plus environ 1 tonne de pétrole restant. La piste internationale est bloquée. Pas le temps de tergiverser, les autorités veulent pousser l'avion dans la verte avec un bulldozer. Il y a de quoi s'offusquer. Mais il n'a rien ce Jaguar. Un bidon ventral aplati, un bout de saumon, un bout de volet, une quille et un bout de plan horizontal légèrement râpés. Le cadre spécifique installé pour soulever l'avion, c'est parti. Un coup c'est l'avion, un autre ce sont les roues avant du camion qui se soulèvent puis on rapproche la flèche de la verticale et c'est reparti, l'avion les roues du camion, la flèche. Géniale l'équipe de mécanos

du 3/11. L'avion quitte enfin le sol. Un peu de pétrole s'écoule. Panique chez les pompiers. Le chef du camion de pompier crie un ordre à un subalterne qui se rue sur une vanne du camion pour libérer une mixture marron et malodorante. Mauvaise pioche, la vanne n'est reliée à aucun tuyau. Le commandant de base qui surveillait les opérations se prend tout dans le dos. C'est l'Afrique patron… Une fois soulevé à une hauteur suffisante, la grue ne pouvant pas déplacer l'avion en roulant sans risque pour ce dernier, la batterie est mise en route puis l'électropompe pour la sortie du train. Il rentrera, fier sur ses roues, remorqué par un Tracma. Quinze jours d'indispo. Peu de pièces changées et il repartira en vol comme avant, meilleur à la lunette qu'auparavant dixit la mécanique. Trois heures d'indispo. Pour la piste internationale. Un déroutement pour le Boeing.
Des tonnes de "baskets" pour les 4 Jaguars du détam en place qui se posant en 04 non pas osé utiliser leur parachute (à choisir, je crois bien que les mécanos auraient préféré les parachutes à replier plutôt que les roues à faire). Une bonne soirée aux Almadies pour un max de pilotes, de mécanos et le second de base de chez nous. Une fin heureuse, pleins de souvenirs à raconter. L'aventure continue.
Ah. J'avais oublié la fabuleuse question de la FATAC : « *Mais que faisait un sergent P.O. dans un convoyage ? »*

Résultat d'un atterrissage sans le train

J'ai surfé sur l'Oubangui en Jaguar

Henri LAURENCEAU EC 4/11

Ce matin-là, j'étais leader d'une patrouille de 3 avions pour une mission sur le champ de tir de YAKA en Centre Afrique ; le capitaine Jean Loup RAMBEAU était mon N°2 et le Commandant TESTAUD mon N°3. Au retour de mission il était courant, voire d'usage de rentrer à Bangui en remontant le fleuve Oubangui à très basse altitude pour ne pas dire en "radada" ; pour ce faire, on s'est donc mis en colonne, moi devant suivi de Rambeau et Testaud. À une vingtaine de nautiques de Bangui, le fleuve s'élargit ce qui procure moins de repères et ce d'autant plus qu'il y avait de la brume comme souvent en Afrique. Tout est devenu marron, sans horizon, et puis, la fatigue et la chaleur aidant, je me suis assoupi, voire endormi comme on peut le faire en voiture sur autoroute. L'avion a continué à descendre et a touché l'eau. Heureusement, il était bien "trimé" et il a alors rebondi sur le bidon ventral et a parfaitement ricoché ! Le choc m'a bien évidemment réveillé et je me suis retrouvé miraculeusement à voler….

- Jean Loup : *« Henri !!! »* Moi : *« Oui »*
- Jean Louis : *« C'est quoi cette trainée dans l'eau ? »*
- Moi : *« Je crois que j'ai touché »*

Prise d'altitude, inspection par le n°2, sortie du train et des ½ volets ; tout fonctionne ! Je procède à un atterrissage de précaution et le retour au parking s'effectue sans passer chez les civils. Les mécanos qui m'accueillent font une drôle de tête en voyant l'avion. Après le débriefing en salle d'OPS, c'est un retour sur le parking pour constater les dégâts. Ils sont moins importants qu'on aurait pu le penser : le bidon est écrasé et il y a quelques impacts sur le capot moteur à l'arrière. Après changement du bidon et des capots, le Jaguar sera remis en vol !

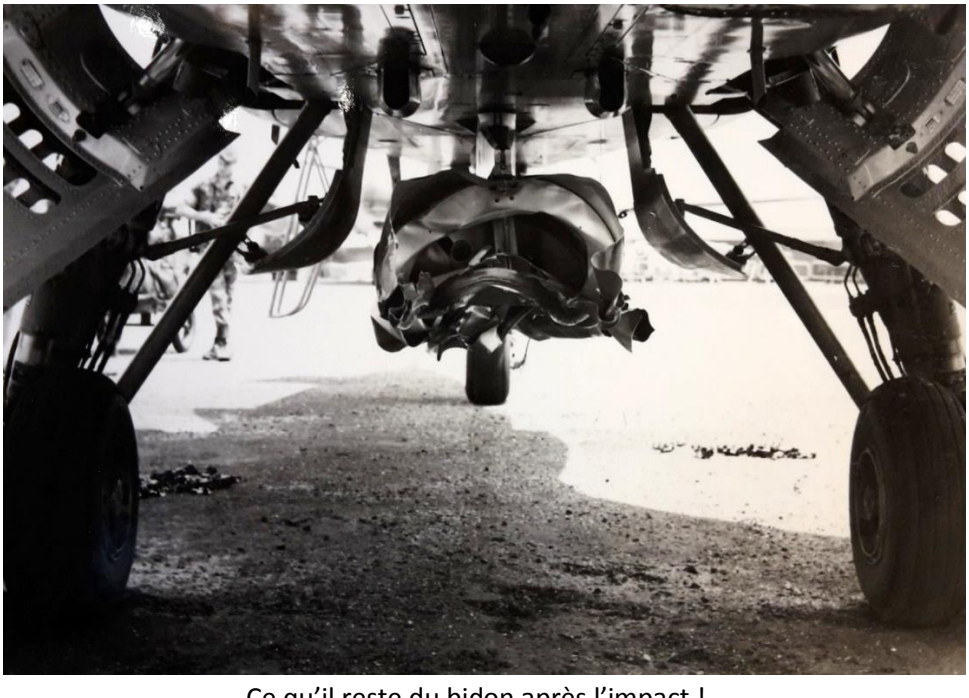
La soirée m'a couté un maximum en champagne qui était fort cher à l'hôtel où nous logions à Bangui, mais j'avais quand même la sensation que c'était passé très près et que je faisais du "rab".

La sanction tombe : retour en France. Un convoyage avait lieu à cette date et je suis rentré en C-135 via Libreville et j'ai été remplacé par les S/C Dubois. À l'arrivée, inutile de dire que j'ai dû aller m'expliquer à la 11ème Escadre et à la FATAC….

J'ai raconté que j'avais eu des fumées dans la cabine, que ma carte était tombée, que j'étais un peu fatigué, que la météo,…..bref, que des bonnes excuses.

Sanctionné de 10 points négatifs et de quelques jours de mise à pied, j'ai repris les vols au 4/11 dès le début du mois de mars.
En fait, je me suis bien endormi. J'étais effectivement bien fatigué, une fatigue due à la vie du détachement ; la chaleur, l'humidité, beaucoup de sport pour ma part, quelques sorties le soir et des mauvaises nuits.

Ndlr ; à l'époque, j'étais aussi en détachement, mais à Libreville. "Fafa" notre chef est monté à Bangui pour se rendre compte de visu et interviewer Henri ; devant le peu de dégâts, il en a alors passé une sévère à Testaud, le chef de DETAM à Bangui parce qu'il avait averti la FATAC de l'accident (ou de l'incident, car ils ne savaient pas quel qualificatif utiliser) « *Cela aurait pu (dû) rester entre nous ! Pas de quoi alerter la terre entière pour un bidon et un capot moteur !* »
La nuit qui avait suivi sa séance de surf, Henri avait bien fait la fête et n'avait pas dormi de la nuit. Pour la suivante à Libreville, je l'ai récupéré dans ma chambre, et là c'est moi qui n'aie pas dormi ; Henri a eu un sommeil très (très) agité.



Ce qu'il reste du bidon après l'impact !

Les AVIONS de la 11

Cette partie ne concerne que le F-100 et le JAGUAR, car il n'a pas été possible de récupérer des récits sur les avions qui ont équipé la 11EC avant 1958, date d'arrivée du F-100.

Le F-100 et le Jaguar, deux avions mythiques qui ont marqué leur époque.

Il faut se souvenir que le F-100 était un avion américain et qui était un peu ce qui se faisait de mieux à l'époque. "Un avion d'homme" comme aimaient le dire ceux qui ont volé sur la "bête". Les pilotes adoraient cet avion de par ses qualités, mais aussi parce que la 11EC était la seule escadre à en posséder. Ce qui était vrai à la fin, mais la 3EC en était aussi équipée jusqu'à l'arrivée des Mirage III.

Le Jaguar, après des débuts difficiles et controversés a acquis ses lettres de noblesse à partir de 1977, début de l'opération Lamentin, première OPEX d'une longue série qui dura plus de 20 ans. Lors de ces opérations extérieures, il a fait preuve de qualités exceptionnelles ; il a fait des choses qu'on ne le soupçonnait pas d'être capable de faire, il a montré aussi qu'il savait encaisser "les coups" et que c'était un avion qui a su toujours répondre présent aux grands rendez-vous.

Le Jaguar : l'avion avec lequel on fait la guerre…. L'avion des grandes premières

Général FORGET Commandant la FATAC

Le JAGUAR pour moi, c'est l'avion avec lequel on fait la guerre. Ce fut aussi, à l'époque où je l'ai connu, de 1976 à 1983, l'avion des grandes premières qui ont marqué toute l'aviation de combat. C'est d'abord avec des JAGUAR que, pour la première fois depuis la fin de la Guerre d'Algérie, notre aviation de combat était amenée de nouveau à frapper et à frapper, en cette fin de l'année 1977, dans des conditions originales et nouvelles : un déploiement à 5.000 kilomètres de la base normale de stationnement ; des objectifs au sol à près de 1500 kilomètres du terrain de départ, avec retour sans escale et trois ravitaillements en vol à la clé. Là était la nouveauté. Au moment en effet où l'opération se montait, il n'était pas évident du tout que l'on puisse couramment effectuer des missions de guerre comportant trois ravitaillements en vol avec, au milieu, une action feu. Il fallait en tout cas le prouver. La démonstration fut rapide et éclatante. Les jeunes souriront peut-être en lisant cela. Telle était pourtant l'ambiance du moment. Le JAGUAR, par son aptitude au ravitaillement en vol, sa robustesse et son efficacité ainsi démontrées, devenait le fer de lance des "actions extérieures". L'intervention de nos forces aériennes prenait une tout autre dimension et un tout autre style qui font aujourd'hui encore l'actualité. Au lendemain d'ailleurs de ces événements, le 27 avril 1978, devant l'aggravation de la situation au TCHAD, dix JAGUAR décollaient de DAKAR pour rallier d'une traite N'DJAMENA où ils ouvraient la première page d'une histoire qui sera fort longue. Mais avant de se poser, quatre d'entre eux se payaient le luxe d'une reconnaissance à vue à basse altitude à cent kilomètres au nord de N'DJAMENA, là où, dans la panique du moment, une colonne adverse était censée débouler sur la capitale tchadienne. En fait de colonnes de guerriers, les JAGUAR identifièrent de paisibles caravanes qui faisaient route au sud. N'DJAMENA respirait. Les JAGUAR étaient les sauveurs. Du coup, ils seront demandés un peu partout en Afrique, DAKAR, TCHAD, RCA, GABON et même un moment le TOGO, déploiements souvent sans préavis, voire totalement inattendus. Un ancien Commandant de la Base de SAINTDIZIER, alors commandant d'escadron à BORDEAUX, se souviendra longtemps de ce coup de téléphone de son chef à METZ, un vendredi soir, vers 18 heures, au moment où "les cars" avaient quitté bien sûr la Base : *« Avant dimanche midi, quatre JAGUAR à LIBREVILLE »*. Ce qui fut fait...

Autre conséquence : alors qu'en 1977, un seul escadron de JAGUAR - le 3/11 - était spécialisé dans l'intervention Outre-Mer - donc apte au ravitaillement en vol - la quasi-totalité des unités de JAGUAR était peu à peu amenée à participer aux détachements en Afrique. L'aptitude au ravitaillement des pilotes - et des appareils eux-mêmes dont une bonne partie dut être modifiée en conséquence - se généralisait. La FATAC formait sa "coloniale". Toute l'aviation de combat allait bientôt suivre le mouvement. C'est aussi avec les JAGUAR que furent montés les premiers exercices RED FLAG, dans le désert du NEVADA, en 1981 et 1982. L'avion le permettait du fait non seulement de son allonge, mais aussi de ses capacités d'emport - armement et surtout équipements de Guerre Electronique et de ses performances à l'époque encore très satisfaisantes. L'exercice, baptisé alors GREEN FLAG, du printemps 1981 et celui de 82 furent l'occasion de grandes premières, tant dans la méthode de préparation et de sélection des participants que dans la façon dont ceux-ci réussirent d'emblée à s'adapter aux tactiques et techniques de combat et de pénétration en vigueur alors dans l'USAF. L'enjeu était de taille. Des résultats obtenus dépendait la poursuite même de tels exercices, au profit d'autres unités et d'autres types d'appareils. De ces premiers exercices dépendait aussi, pour une large part, le développement de nos équipements de Guerre Electronique et de leur doctrine d'emploi. Et ce fut un succès, en même temps que l'occasion d'autres grandes premières. Pour la première fois en effet, des avions de chasse français à réaction traversaient l'Atlantique et le territoire des Etats-Unis, aussi large que l'Atlantique lui-même. Pour la première fois, de tels appareils se posaient, au passage, à POINTE A PITRE, d'où étaient organisés des exercices d'appui aérien au profit des Troupes de Marine de GUADELOUPE ; pour la première fois, une patrouille se posait à FORT DE FRANCE (avril1981).

C'est le JAGUAR enfin qui nous a permis, à l'époque, de définir des déploiements beaucoup plus larges pour nos unités de combat, en cas de crise en Europe, déploiements dont dépendait la sûreté même du dispositif de la FATAC. Nous vivions en effet une période où la Guerre froide avait tendance à devenir chaude. Camouflage, défense antiaérienne, durcissements des installations, déploiements et redéploiements des unités aériennes étaient à l'ordre du jour. L'Armée de l'Air poursuivait son effort - un effort considérable -en vue d'améliorer la posture opérationnelle de ses Bases. Ce fut la grande vogue du "vert FATAC" avant que celui-ci ne soit détrôné par le "jaune sable". Ce fut la période des grands exercices de déploiement, facilités par le fait que le commandant de la FATAC avait alors autorité à la fois sur ses unités aériennes

et sur ses bases. Le JAGUAR nous ouvrait, dans un tel contexte, de nouveaux horizons. Il était en effet, à l'époque, le seul type d'appareil au sein de la FATAC capable d'être déployé sur des terrains non munis de barrière d'arrêt, et ce dans des conditions de sécurité acceptable. D'où l'idée de réutiliser ces terrains OTAN évacués depuis longtemps par les Alliés et considérés le plus souvent par les spécialistes infra comme inutilisables à priori, car fragilisés ou hors d'usage ou encore inondés ou inondables et j'en passe... Une seule méthode : faire poser un JAGUAR, avec les précautions d'usage. C'est ainsi que ces terrains se sont révélés presque tous parfaitement aptes au service. De nouveaux plans de déploiement furent alors définis et testés. Beaucoup se souviennent de ce grandiose exercice "NOVEMBRE VERT" de... novembre 1982, où 20 escadrons de la FATAC furent déployés sur 20 terrains différents. Aux bases de déploiement et de stationnement traditionnelles, avaient été ajoutés, grâce au JAGUAR, les terrains de GROSTENQUIN, ETAIN, BELFORT, FONTAINE et même LUNEVILLE, terrain occupé par un régiment de Chars dont le Colonel eut la grande surprise de voir débarquer, un beau matin, un train opérationnel et technique de la FATAC avant l'atterrissage des premiers JAGUAR. Le Colonel était d'autant plus surpris qu'aucun message ne l'avait prévenu : erreur des transmissions ou oubli d'un rédacteur... Aucune importance ; de toute façon, il y a prescription ! Les cavaliers sont heureusement des gens courtois. Ils me reçurent fort convenablement lors de la visite que je me devais de leur faire... Certes, depuis cette époque déjà lointaine, les JAGUAR ont fait mieux. Ils sont intervenus encore plus loin et plus fort - OUADIDOUM une fois, OUADIDOUM une deuxième fois, la Guerre du Golfe et j'en passe. Certes, ils ne sont plus les seuls, heureusement d'ailleurs, à pouvoir opérer ainsi. D'autres avions de combat les ont rejoints et même dépassés dans leurs performances. Mais il revient au JAGUAR, de par la dimension, alors nouvelle, de ses interventions et de par la puissance et l'efficacité de ses raids, d'avoir affirmé la place et le rôle déterminants de l'aviation de combat OFFENSIVE dans les stratégies d'aujourd'hui.

Le JAGUAR fête aujourd'hui ses vingt ans. J'avais eu l'honneur de présider sur la Base de SAINTDIZIER, le 22 avril 1983, les cérémonies marquant les 100.000 heures de vol sur JAGUAR de la 7ème Escadre (et du coup les 10 ans du JAGUAR). Le temps passe. Le JAGUAR vieillit lui aussi. Il lui faudra sans doute atteindre l'an 2000. Son armement offensif a été magnifiquement perfectionné (AS30 Laser notamment) et diversifié d'heureuse façon. Mais ses performances en vitesse et ses équipements - GE et GPS mis à part - sont restés pratiquement inchangés.

C'est peut-être là la rançon de ses succès initiaux et des grandes premières qu'il nous a offertes. On ne s'est pas suffisamment rendu compte qu'il vieillissait... L'essentiel est que la leçon soit retenue pour ses successeurs. Cet hommage au JAGUAR, à partir de souvenirs vécus, est aussi, bien sûr, un hommage aux équipages, aux mécaniciens, à tous ceux qui ont pensé, conçu, développé, expérimenté et mis en œuvre cet appareil qui fera date dans l'histoire de l'aviation de combat. C'est aussi un hommage aux équipages des avions ravitailleurs et du Transport, toujours associés aux missions lointaines du JAGUAR, hommage aussi à ceux du BREGUET ATLANTIC (un nom de même famille !), dont j'ai pu apprécier la qualité d'une aide, à l'époque, souvent indispensable. Et puis... merci au JAGUAR pour les grands moments qu'il m'a permis de vivre.

Le grand "YAKA" à l'arrivée de son dernier vol Jaguar

Le F-100 ; impressions pilote

Capitaine Michel CROCI

Premier contact. D'en bas, c'est gros un F-100 ; c'est rassurant aussi, costaud, massif, agressif, bien planté sur son train assorti au reste. On monte sur l'échelle et vu d'en haut, les premières impressions se confirment. Plongeons dans le grand trou de l'habitacle : quelle différence ! Après la boite a sardines genre CM-170 et Mystère IVA, on se sent perdu. Les bras "nagent dans la cabine", on ne se cogne plus au moindre mouvement. Coté mécanique, c'est aussi rassurant que l'extérieur, massif, agréable aussi. La couleur grise de l'habitacle est plus reposante que le tout noir vu jusqu'à maintenant. Un peu plus d'instruments que dans le Mystère IVA, des nouveaux aussi (EPR dit delta Pi) pour contrôler la poussée du moteur et l'ouverture- fermeture des paupières lors de l'utilisation de la post-combustion, deux générateurs électriques plus la batterie, deux générateurs hydrauliques, plus secours par la RAM (Ram Air Turbine) fonctionnant manuellement ou automatiquement lorsque le régime moteur passe au-dessous de 42 % (évite, entre autres, le blocage commandes lors d'une extinction). Même une boite a cartes, côté droit, pour ranger ce que l'on veut.

Mise en route. Brêlage style T-33 avec une grosse ceinture au niveau du bassin. Le tracteur générateur MA2 est à côté, son servant a déjà branché l'alimentation électrique et la manche à air. Tour rapide de cabine - alimentation par l'APU du MA2. Une pression sur le bouton Start et l'air fourni par l'APU du MA2 (turbine fournissant un grand débit sous faible pression) lance le réacteur : manette des gaz sur "Idle" et on attend le ralenti. La mise en route peut aussi se faire avec cartouche ou bouteille et sur batterie secours).

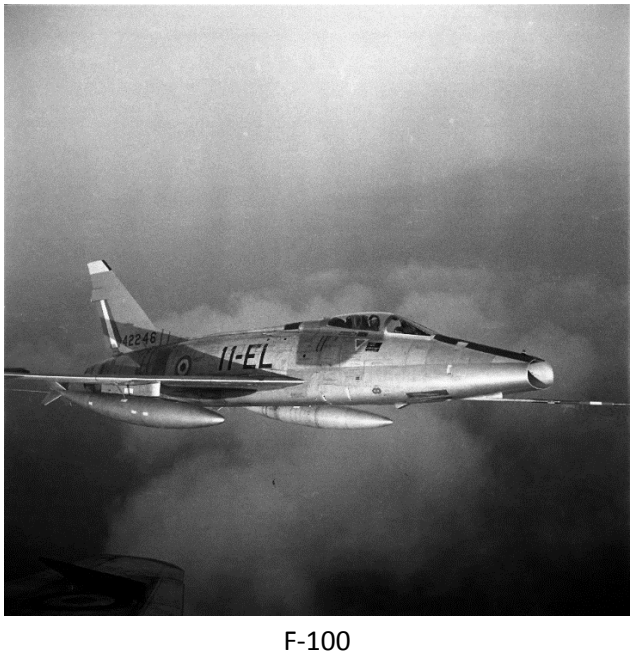
Au roulage

Roulage. Découverte du Nose Wheel Steering ou roulette de nez orientable couplée au palonnier qui permet un roulage très précis sans faire usage des freins et qui désoriente le nouveau pilote à la première utilisation, celui-ci étant habitué à l'usage des freins pour virer.

Décollage. Mise plein gaz sec comme sur les autres avions. Mise PC : il n'y a pas de régulation PC (c'est-à-dire une mini PC avec un domaine PC jusqu'à PC maxi comme sur Mirage, ou le régime moteur est au maximum et où l'on joue sur la PC pour faire varier la poussée). Il faut "casser" la manette des gaz vers l'extérieur au décollage, la PC est allumée après avoir lâché les freins. L'avion ne tenait pas (et surtout pas les pneus) avec une poussée instantanée de plus ou moins 4,5 tonnes supplémentaires. On passe alors directement en pleine charge PC d'où le coup de pied au cul et la détonation correspondante. Ensuite on joue sur le régime moteur dans le domaine PC (course de la manette des gaz). La "marge de manœuvre" avec PC va du plein gaz sec (qu'on appelle puissance militaire) qui était d'environ 96/97%, à environ 90%. La rotation à partir de 145 kts (avion lisse) jusqu'à 165 kts (pleine charge) pour un décollage à 160 kts jusqu'à 180 kts. Les pneumatiques hautes pressions étaient limitées à 217 kts.

F-100D au décollage

En vol. Avion très stable sur sa trajectoire, évoluant très bien en TBA et un peu moins en HA. Sous-motorisé en plein gaz sec (10200 lbs / 30900 lbs avion lisse), mais une remontée de poussée avec PC très visible, car l'avion peine beaucoup, vitesse minimale de sustentation, avion en vol horizontal = 136 kts. Vitesse minimale en combat, avion contrôlable (vario négatif important) = 105/110 kts. Les becs automatiques, fonctionnant aérodynamiquement sortaient vers 280 kts en vol horizontal et amélioraient la tenue de l'avion pour les vitesses inférieures. L'inconvénient est qu'ils étaient longs à rentrer. L'accélération de l'avion devenant alors difficile. En cas de sortie dissymétrique par grippage des galets de roulement, là il fallait faire attention en combat, sinon c'était la gamelle assurée. Au départ, un intercepteur devenu un excellent chasseur-bombardier avec six points d'emport de charges extérieures (2 x 3) sur le F-100D. Le F-100F, en avait sept, ce septième, situé sous le fuselage. Le F-100 a été employé en France pour toutes sortes de missions : interception, assaut longue distance, appui-feu, reconnaissance tactique avec sa caméra P2, remorquage de cibles pour les escadres de F-100, intervention outre-mer, plastron basse ou haute altitude au profit du CAFDA. Outre ses canons et les missiles Sidewinder, il emportait toutes sortes de munitions, bombes, roquettes, bidons spéciaux pouvant être tirés sur air, terre et mer avec l'aide du viseur rustique GBR A4, ô combien efficace. En un mot, un avion de guerre très efficace, solide et fiable.



F-100

MAI 1958...le mois de l'arrivée des F-100

Jean DESJOBERT. EC 1/11 "ROUSSILLON"

L'aventure a débuté en janvier dès que l'EMAA a pris la décision d'équiper la 11ème Brigade aérienne et la 3ème Brigade aérienne.

Un premier groupe de chefs de patrouille se rend aux Etats-Unis pour être formé et devenir le noyau de pilotes français futurs moniteurs F-100. La 11 dépêche le capitaine Radisson, les lieutenants Juillot, Foulon et Marchandise. Le 3 janvier, le groupe débarque à New York à bord d'un Super Constellation d'AIR FRANCE. Après un stage d'anglais à San Antonio, ils gagnent le 1er février Nellis AFB pour passer aux choses sérieuses. Après la théorie, ponctuée de tests, les vols débutèrent le 7 février 1958. Chaque pilote a droit à 10 heures sur F-100F... VSV et lâché. Quelques vols de navigation et d'entraînement au combat complètent la formation. Puis vient le F-100 et le tir Air/Air et Air/Sol. Au retour dans leur escadron, le 1er avril 1958, chaque pilote peut exhiber son carnet de vol et les 39 heures de F-100 effectués en Amérique.

Le 1er mai... c'est sous un beau soleil printanier et le jour de la fête du travail que le premier F-100 se pose à Luxeuil. Pour l'occasion une belle cérémonie est organisée. Les huiles sont de la partie... Général Hutchinson, directeur adjoint du programme d'aide mutuelle, général Venot major général de l'Armée de l'air, général Stelhin, commandant du 1er CATAC, général Challe, représentant du commandant de la 4ème ATAF, généraux Maricourt et Ballard et bien sûr Monsieur Maroselli, Maire de Luxeuil. L'effervescence règne sur la base quand le premier appareil se pose... le F-100 D FW260, convoyé par un pilote américain depuis les ateliers de CASA à Getafe. La première session MTG/F-100 débute réellement le 7 mai et s'achève le 27 mai. Les autres sessions auront lieu en juin, puis juillet. Les pilotes "moniteurs" F-100 de la "Onze" se refont la main sur l'engin avant de commencer à "lâcher" leur savoir aux autres. En renfort deux moniteurs américains, l'un de Nellis, l'autre du 49 FSQ basé à Etain-Rouvres, viennent prêter mains fortes aux "initiés". La mise en œuvre des avions est facilitée par la présence de représentants de North American…et de Pratt & Whitney. Durant la phase transitoire de la transformation des pilotes, le 1/11 devient le "F-100 squadron" et le 2/11 le "F-84 squadron".

L'honneur d'effectuer le premier vol F-100 en France échoit au commandant de la BAO-116 et de la 11ème brigade aérienne. Le 19 mai, le colonel de réserve Deboote (vice-président de North American) accompagne le colonel Lansoy à

bord du 941. Le vol se passe mal pour le colonel Lansoy, victime à 17 000 ft d'un pneumothorax spontané. Ce n'est qu'un an plus tard qu'il pourra reprendre les vols. Le 20 mai, le chef d'État- major de l'Armée de l'air, le général Gelée supporte mieux sa virée en supersonique.

Si la transformation F-84 demandait seulement 6 vols, le F-100 en demande plus...20 missions au total. Le lâcher vient rapidement, mais après il faut apprendre à dompter la bête. La formation se déroule bien, les Américains comprenant vite à qui ils ont à faire. "Ils ont lancé quelques premiers vols et nous ont laissé tout de suite les coudées franches, se contentant de jouer leur rôle de conseiller au sol".

Côté pilote, on en est encore à explorer le domaine de vol inconnu de la machine. "La notice technique prétendant que le F-100 avait également été spécialement conçu pour tenir le coup dans les cumulonimbus, sans givrage des instruments". En fait, j'ai essayé en tant que commandant d'escadron responsable. Il y avait couramment dans le secteur de magnifiques "cunimbs" déployant leurs enclumes jusqu'à 42 000fts. Partant de 35 000fts en vol horizontal avec un très léger piqué pour être sûr de ne pas tomber en perte de vitesse si les instruments me lâchaient ; j'ai très vite compris que ça ne se passait pas si bien que prévu. Très secoué comme on l'imagine, j'ai vite compris que je ne pouvais plus compter sur mon horizon boule, mais sans autre indication de pilotage, il était imprudent de faire demi-tour dans un tel tohu-bohu. J'ai donc continué tout droit. Ce fut long, très long. On n'imagine pas ce qu'un cunimb peut comporter comme volume et superficie. Bref, j'ai fini par retrouver le ciel clair et j'ai pu retourner à la base sur la pointe des pieds. Mais au parking les mécaniciens avaient les yeux écarquillés. Mon avion était tout grêlé, comme ces voitures cabossées qui ont reçu des grêlons gros comme des œufs de pigeons. Arrivée du commandant d'escadre, le commandant Labouche... étonnement ! Tout bien considéré, il a été décidé d'un commun accord de ne plus se livrer à de telles expériences. Voler de nuit dans les orages avec les effets spectaculaires des éclairs ne faisait peur à personne. Pour ma part, je suis resté plus prudent dans ce domaine, compte tenu de mon expérience antérieure".

Au début des F-100 en 1958

Daniel HARTMANN

Daniel Hartmann à l'époque pilote à l'EC 01/011 complète par quelques souvenirs de pilotage : « *Quelques caractéristiques du F-100 vont nous surprendre. Par exemple, le couple gyroscopique dû au moteur produisait des effets surprenants : une boucle dont la vitesse au sommet était trop basse se terminait en un rétablissement parfait, sans que le pilote ne puisse s'y opposer ! Une autre caractéristique qui nous ramenait à la théorie du vol du début, l'action très présente du lacet inverse. Si à vitesse relativement basse on voulait basculer rapidement l'avion, il fallait donner du pied énergiquement dans le même sens que les ailerons ; sinon l'avion partait lentement dans l'autre sens !* » De même, les règles de circulation aérienne n'étaient pas encore très bien définies.

À l'époque la circulation aérienne était moins dense qu'aujourd'hui et la réglementation beaucoup moins stricte. De toute façon, les méthodes employées allaient tout à fait à rencontre de ce que l'on exige actuellement. Pour les missions en très basse altitude, ce que nous faisions en général - car nous procédions ainsi pour la répétition de nos missions temps de guerre - c'était de calculer nos altitudes de sécurité, et nous volions ainsi... calés au QNH de notre base de départ... Ce qu'il y a de paradoxal, c'est qu'il n 'y eut jamais de gros pépin ainsi sur F-100. Pourtant, je me souviens avoir fait des missions durant lesquelles on voyait passer des sapins dans les trous, vraiment près..., alors là je ne regardais plus ! Bien sûr le sol parait plus proche qu'il ne l'est plus souvent, mais enfin c'était quand même bien bas !... Oui, entre le plafond et le sol, ce n'est pas toujours confortable. Les missions IMC étaient courantes, mais ne s'effectuaient jamais avec de gros dispositifs, toujours en appareil isolé ou à la limite en patrouille légère.'

Enfin une petite anecdote racontée par le commandant de l'escadron 02/11, Jean Desjobert, parce qu'elle est très révélatrice des rapports entre Français et Américains, à propos de l'épisode F-100 à Luxeuil.

Volant sur F-100F avec le chef du détachement US, le Major Brown, je lui raconte que pour nous Français, la base aérienne de Chaumont occupée par les Américains reste "Terra incognito". Il ne veut pas croire ça. Je le prends au mot et lui propose un exercice de percée sans préavis sur la base de Chaumont. Je commence avec mon meilleur anglais. Je bavarde sur la fréquence, mais aucune réaction à mon appel. Brown, vexé, prend la radio et essaie, à son tour en annonçant que nous sommes un F-100 de Luxeuil. Luxeuil ? Oui, Luxeuil. La base

tout à côté. Rien à faire, étrangers nous étions, étrangers nous sommes restés. Pendant ce temps-là, les épouses des officiers américains détachés sur la BAO 116 (Luxeuil) faisaient leurs emplettes au PX de Chaumont. Il leur fallait absolument leurs chips et leur whisky, toutes choses qu'elles pensaient ne pas pouvoir trouver en France dans de bonnes conditions d'hygiène. Au cocktail du soir nous les avons retrouvées chez moi, bien gentilles, bien aimables, mais refusant mon whisky et sortant le leur directement de petites bouteilles dans leur sac à main. Détails que tout cela, car l'ambiance de coopération sur la base était excellente. Un avion épatant, le F-100 servait de trait d'union France-Amérique entre deux nations bien lointaines à tout point de vue, mais faites pour sympathiser... lorsque les circonstances voulaient bien s'y prêter.

L'approvisionnement en pièces détachées était un vrai casse-tête. À titre d'exemple, sur les 38 avions que compte la 11ème Escadre en octobre 1958, 13 sont indisponibles en attente de rechange.

Par ailleurs, afin de mettre en œuvre les matériels de servitudes spécifiques aux F-100, il a été formé une section comprenant vingt-six hommes, dont huit brevetés. Cette section est chargée en outre du ravitaillement en oxygène liquide, de toutes les manutentions avion et ramassage des parachutes de traînée. Une équipe est placée en permanence en bout de piste, elle assure le ramassage des parachutes. De plus, le poids de l'avion et sa vitesse à l'atterrissage font qu'il est très souvent nécessaire de refroidir les freins après la course d'atterrissage au moyen d'un jet d'air (insufflateur d'air) ; le travail est effectué par l'équipe s'occupant des parachutes de traînée.

QNH : calage altimétrique utilisant la pression barométrique ramenée au niveau de la mer.

IMC : Instrumental Meleorological Conditions

Le ravitaillement en vol sur F-100 "SUPER SABRE".

Denis TURINA

C'est pendant mon premier séjour sur F-100, entre 1966 et 1967, qu'ont eu lieu les premiers essais de ravitaillement en vol à la 11ème Escadre. Les informations sur ces opérations étaient rares. Après avoir volé pendant six ans sur Mirage IIIE, c'est comme Commandant en second du 2/11 "Vosges" que j'ai retrouvé le F100 et suivi le stage de transformation au ravitaillement en vol. Cet exercice ne m'a jamais paru particulièrement facile. Mes vols sur avions de chasse ont malheureusement pris fin le 26 mai 1975, date de ma troisième éjection. Avec seulement 17 missions de ravitaillement, un seul détachement en Afrique, et même si elle m'a beaucoup marqué, mon expérience dans ce domaine est forcément limitée.

1 – Historique

Avec l'accession à l'indépendance de certains pays africains, des accords de défense sont signés. Ils prévoient l'intervention de moyens aériens français "en cas de besoin". Les missions incluses dans le cadre de ces accords sont assurées par les "Vautour", seuls chasseurs à grande autonomie disponibles dans l'Armée de l'air. Les "Vautour" vieillissant, il faut songer à les remplacer. En dehors des Forces Aériennes Stratégiques (F.A.S.), le seul avion capable d'assurer la mission, car ravitaillable en vol, est le F-100. Les F-100 de la 11, "prêtés" à la France par les Américains dans le cadre de l'"OTAN", ne peuvent pas intervenir en opérations sans leur autorisation et ne sont pas tous techniquement ravitaillables. La France achète donc quelques F-100 capables d'être ravitaillés en vol. Le ravitailleur prévu est, bien entendu, le C-135F, déjà utilisé pour ravitailler les Mirages IV. Dans l'Armée de l'Air des "années soixante", seules les FAS ont une expérience du ravitaillement en vol. Les premiers pilotes transformés défrichent donc le terrain avec l'aide du CIFAS, le centre d'instruction des FAS, à Bordeaux.

2 – Technique

Deux types de perches de ravitaillement existent. La perche droite, apparemment fragile et peu souple n'a pratiquement pas été utilisée. La perche coudée, plus souple, est la perche standard opérationnelle. Les réservoirs pendulaires (bidons) standards de 275 gallons ne sont pas ravitaillables en vol. Pour assurer les missions outre-mer, des bidons de 335 gallons ravitaillables en vol sont achetés. Sur F-100, la perche de ravitaillement est située sur l'aile droite, à 2 mètres environ de l'axe de l'avion. L'opérateur ravitailleur positionne

le panier de ravitaillement à 2 mètres à droite de l'axe du C-135. Le "boom" et le panier restent fixes pendant toute la durée du ravitaillement. Le débit du transfert de carburant (1000 lbs minute, je crois), conditionné par la résistance à la pression des réservoirs et des tuyaux du circuit de carburant du F-100, est très inférieur au débit utilisé pour les Mirage IV.

En phase d'approche du ravitaillement

Pour ravitailler, le pilote du F-100 doit :

- mettre les réservoirs à l'air libre,
- sélectionner la loi de pressurisation dite "de combat", ce qui, en diminuant fortement la pression à l'intérieur du cockpit, réduit les risques liés à une décompression explosive en cas de choc avec le panier de ravitaillement.

La technique de contact demande de ne regarder ni le panier ni la perche de ravitaillement. Le pilote du F-100 s'approche par l'arrière et en dessous du ravitailleur puis remonte vers lui pour se stabiliser 5 à 10 mètres derrière le panier. La perche est dans l'axe du panier si:

- les yeux du pilote du F-100 sont alignés sur la ligne peinte sous le fuselage et dans l'axe du C-135,
- l'extrémité rigide du "boom" est sur l'horizon.

Quand la position est stable, le pilote avance lentement jusqu'à ce qu'il "sente" le contact de la perche avec le panier. Pendant ce temps, pour aider le pilote et renseigner aussi l'équipage du C-135, le "Boom" annonce la distance restante en mètres : « *Deux mètres, un mètre, contact* ». À ce moment, le pilote augmente légèrement la puissance du réacteur tout en mettant du palonnier à gauche (à l'opposé de la perche) pour que le tuyau souple qui porte le panier forme un "S". Si le contact est bon, la perche est verrouillée au panier et il suffit d'avancer sous le ravitailleur jusqu'à ce que le bon repère, peint sur le tuyau souple, atteigne la courbure du "S" sans le dépasser. Après quoi la tension dans la cabine se relâche un peu. Il suffit de maintenir la pression sur le palonnier pour compenser la résistance de la perche sur le panier, et garder la position par rapport au ravitailleur avec une tolérance pouvant aller jusqu'à un mètre.

Dans le panier du C-135

La précision du pilotage est primordiale. Les commandes de vol du F-100 n'ont pas la précision de celles d'avions plus modernes et l'opération demande une grande concentration. Cela n'empêche pas certains de ravitailler "les doigts dans le nez", mais pour la plupart d'entre nous l'opération n'est jamais gagnée d'avance. Il suffit, sur certains films, de regarder l'agitation de la gouverne de profondeur du ravitaillé, pour mesurer le travail et la nervosité du pilote. En fin de ravitaillement et indépendamment de la crampe à la jambe gauche du pilote, la masse atteinte par l'avion impose de mettre pleine puissance pour essayer de "téter" les derniers litres, car la vitesse de ravitaillement est plus favorable au ravitailleur qu'au ravitaillé. Il existait une technique d'utilisation de la post combustion, rarement utilisée, car très coûteuse en carburant. En cas de nécessité, la procédure du toboggan pouvait aussi être utilisée, mais elle n'était pas opérationnelle pour ravitailler une patrouille de plusieurs avions. Le fait que la perche soit décalée latéralement et située assez en arrière par rapport au nez de l'avion rend le contact délicat, car le pilote ne voit ni le panier ni le "gland" pendant l'opération.

Il n'est pas exceptionnel que, le contact ayant eu lieu en bordure de panier, celui-ci se dégage en "fouettant" vers le F-100. En général le pilote, qui a toujours un œil qui traîne du côté droit, a juste le temps de descendre d'un mètre et de baisser la tête pour voir le panier passer à quelques centimètres de

la verrière. Il y a eu, à ma connaissance, au moins un cas de retour d'un F-100 en "décapotable", comme suite à une collision avec le panier au cours d'un contact un peu viril.

3 – Opérations

Le ravitaillement des F-100 ayant pour but d'intervenir en Afrique, il a fallu mettre au point différentes méthodes pour permettre à l'équipe F-100/C-135, de décoller, naviguer, se dérouter, percer, atterrir, tout en assurant la cohésion de l'ensemble, même par mauvaise météo. Les ravitaillements sont effectués au cours de deux types principaux de missions.

3.1 – les missions de convoyage outre-mer.

Le dispositif standard de mission outre-mer comprend 1 ravitailleur et 3 chasseurs. Pendant les vols de convoyage, les chasseurs restent en formation de manœuvre sur le ravitailleur dans lequel se trouve une équipe de mécaniciens et de pilotes, dont un « directeur des vols », capable de prendre toute décision au titre des F-100 (gestion des pannes, déroutements éventuels, "timing" des ravitaillements, etc.). Le ravitailleur assure la navigation, les procédures imposées par le contrôle aérien et le ravitaillement. La procédure de décollage classique prévoit de faire décoller d'abord les chasseurs pour s'assurer qu'ils peuvent assurer la mission (pas de panne). En cas d'incident les chasseurs déjà en l'air atterrissent et peuvent être dépannés tout de suite puisque les mécaniciens sont toujours au sol. Quand tout va bien, le ravitailleur met en route et roule jusqu'en bout de piste. Pendant ce temps les chasseurs effectuent un "hippodrome" assez large et, à leur top, le ravitailleur lâche les freins pour décoller. Le top est calculé pour que le rassemblement en formation serrée sur le ravitailleur (1 F-100 d'un côté, 2 de l'autre) soit assuré au moment où celui-ci atteint ses paramètres de montée. De cette manière, l'ensemble peut pénétrer en sécurité dans une couche nuageuse, même à basse altitude. Les ravitaillements (souvent 2) se font sur le trajet, dans un secteur où, compte tenu de la météo et des impératifs de la circulation aérienne, le dispositif n'est pas trop sollicité par le contrôle aérien et peut rejoindre un terrain de déroutement en cas d'incident. En règle générale, pour équilibrer l'autonomie des chasseurs, chacun commence par assurer 80% de son plein et complète à 100% au cours d'un deuxième passage. L'opération complète dure de 30 à 40 minutes. En fin de convoyage, si la météo le permet, les chasseurs prennent leur autonomie et rejoignent l'aérodrome de destination par leurs propres moyens. En cas de mauvais temps, ils traversent la couche nuageuse en patrouille serrée sur le ravitailleur (qui sortait le train d'atterrissage à 30 000 pieds). En vue du sol, ils

effectuent un circuit d'atterrissage ou une finale directe, parfois assez bas, pendant que le ravitailleur remet les gaz.

Ravitaillement durant un convoyage

3.2 – les missions d'entraînement.

Elles ont pour objectif de maintenir à la fois la capacité des pilotes à ravitailler, mais aussi leur capacité à gérer la fatigue d'un vol pouvant dépasser six heures. Le problème de fatigue et de concentration en vol des pilotes est réel. Indépendamment des ravitaillements, et avec les risques de collision entre avions ou avec le sol que cela induit, ils effectuent en patrouille et pendant le reste de la mission : de la manœuvre, du tir, de la navigation à basse et à haute altitude. Chacun organise sa pause casse-croûte et surtout boisson pendant les périodes de vol où le port du masque à oxygène n'est pas indispensable. D'autres besoins naturels, que des équipements individuels permettent de mieux résoudre aujourd'hui, peuvent poser de gros problèmes dans un monoplace peu confortable et non équipé de pilote automatique. Pour ces missions, la patrouille standard de quatre avions rejoint un ravitailleur qui "fait le trottoir" sur un axe et ravitaille en utilisant les mêmes techniques que pour les missions de convoyage. La procédure de ravitaillement en deux passages par avion est indispensable. Avec un seul passage, en fin d'opération le premier ravitaillé aurait eu 30 à 40 minutes d'autonomie en moins que le dernier. Dans le cas où un des chasseurs était équipé de bidons de 275 gallons non

ravitaillables, le pilote ne branchait pas ses bidons (c'était possible sur F-100). Il utilisait dès le décollage le carburant contenu dans le fuselage et les ailes qui pouvaient, eux, être ravitaillés en vol. De cette manière, il pouvait recompléter les pleins à peu près comme les autres avions de la patrouille et, en cas d'incident et sauf panne de transfert, il pouvait transvaser dans le fuselage le carburant gardé en réserve dans les bidons.

4 – La transfo.

Le stage de transformation au ravitaillement s'effectue généralement à Istres, où sont basés les C-135. Tous les briefings et tous les débriefings ravitailleur/ravitaillés sont faits en commun. Pour la première mission, le stagiaire est en place arrière d'un F-100 F (biplace). La visualisation des positions relatives entre avions y est meilleure qu'en place avant où le pilote est très en avant de la perche. Plusieurs contacts secs et/ou humides sont faits à chaque mission. Au bout de 3 ou 4 missions dont au moins 2 en place avant, le pilote stagiaire part en monoplace. Puis les missions en mono et en biplace alternent en fonction des besoins des stagiaires ou des impératifs d'entraînement et des disponibilités des avions. Après 8 à 10 missions sans problème, le pilote est considéré comme dégrossi et s'entraîne régulièrement à partir de Toul.

Ma transfo s'est déroulée du 5 au 14 novembre 1974.

J'ai effectué :

- 3 missions en doubles commandes incluant 12 contacts
- 1 solo incluant 6 contacts
- 2 missions en doubles commandes incluant 6 contacts
- 2 solos incluant 8 contacts.

Derniers mois pour les F-100

Par Francis RIGAIL (dernier Officier mécanicien EC 4/11 à Djibouti)

Nous sommes en 1978. L'EMAA/BPG a tranché depuis longtemps : les F-100 seront définitivement retirés du service fin décembre. Depuis juin nous cohabitons avec l'échelon précurseur du 3/10 Vexin. On ne peut pas dire que cette coexistence FATAC/CAFDA soit toujours des plus heureuses :

Sacrilège ! Les mécanos du Vexin ont osé défigurer les gueules de requins de nos avions en leur affublant des dents pourries ! Mais pour qui se prennent-ils avec leurs ridicules MIIIC qui ressemblent à des moustiques à côté de nos mastodontes ?

D'accord, ils sont plus rapides, mais ils en sont encore au plein carburant avec le pistolet, et, vous allez rire, la mise en route avec des bouteilles d'air comprimé date d'un autre âge, non ? On ne peut pas dire que c'est génial en comparaison de notre prise carburant "NATO", de la possibilité de ravitaillement en vol et de nos moyens de démarrage : MA2, paloustes et cartouches à poudre. La preuve, les Israéliens ont revu le concept de leurs Mirage pour en faire le "Kfir". Heureusement, au casse-croûte du matin, ces mesquineries sont oubliées et chaque camp fait voler ses avions dans la bonne humeur, somme toute. Nos avions sentant leur fin proche volent du mieux qu'ils le peuvent. On peut tirer un coup de chapeau aux Américains qui sont sûrement les plus doués en matière de tropicalisation des aéronefs. Expérience probablement acquise pendant la bataille du pacifique de la 2ème guerre mondiale. En effet, en dépit des rudes conditions climatiques qu'ils subissent depuis leur mise en place, on ne trouve pas trace de corrosion. La "bête" est solide. Pas de criques, pas de fissures : la cellule demeure saine. Quelques années plus tard, on ne pourra pas en dire autant des Mirage IIIC. L'aile delta subira des dégâts par criques et corrosion qui accéléreront la relève par les Mirage F1. En revanche, il en va tout autrement pour la motorisation. Déjà au cours du 2ème semestre de 1977, tous les J57-P21A et rechanges disponibles à Toul et autres entrepôts ont été mouvementés vers le 4/11 pour garantir la disponibilité et soulager l'activité de l'atelier moteur. Mais cette bouffée d'oxygène a ses limites. On a beau faire, beau dire, les réacteurs sont usés. On sait d'où vient le mal : il se situe probablement au niveau des distributeurs de turbines, largement déformés par les contraintes thermiques et mécaniques encaissées depuis trop longtemps. Hélas, nous n'avons pas les moyens de remédier à ce problème. Le matin, de plus en plus tôt, le banc d'essai réalise les points fixes pour bénéficier de la fraîcheur et

ajuster des paramètres acceptables. Les réglages sont souvent délicats et la ligne d'adaptation avec la cellule est souvent critique.
Changer 2 ou 3 fois de moteur pour trouver celui qui va tourner correctement sur une cellule fait partie des ennuis, retards et surcroît de travail pour les mécaniciens. Tous font preuve d'abnégation et d'une grande conscience professionnelle. Et il est vrai que le maintien de la "dispo" repose sur une poignée de techniciens. Et pour cause, beaucoup sont rentrés en France à la relève de la mi 78 sans être remplacés.
Il faut tenir coûte que coûte...
Nous ferons même mieux que tenir ! Notre Commandant d'escadron a obtenu une rallonge de dotation de plusieurs milliers d'obus 20mm. Les missions de tir canon sont quotidiennes. Mais aussi, bombes de 250kgs à pétales et bidons napalm. Nous menons également avec les Ops, les essais de tirs de bombes de 125kgs à fragmentation à partir du lanceur d'entraînement Alkan 65 à structure renforcée (modification réalisée par nos "choumacs"). C'est une période faste pour nos pilotes, ils s'en donnent à cœur joie. Les "pétafs" aussi ne rechignent pas à la tâche. Nous avons tous conscience de vivre de grands moments, on jubile. En fin de matinée, je passe chez les armuriers, on boit un pot ensemble tout en commentant l'activité et les problèmes rencontrés. Notre F-100 est à la hauteur malgré ses problèmes de vieillesse ; il suffit de le bichonner et de lui donner des missions à sa mesure. Il ne peut pas nous décevoir ; les tirs à La Doudah se succèdent, sélecteur sur "guns" pour être sûr d'épuiser les stocks dans les délais. Ces missions en basse altitude nous arrangent bien parce que nous rencontrons des problèmes avec la postcombustion. Elle ne passe pas toujours en altitude voire pas du tout. Normal, la logistique ne suit plus ; les vérins d'ouverture/fermeture des paupières ne fonctionnent plus correctement et la défaillance en quincaillerie aggrave la situation. En accord avec le Cdt et les Ops il est décidé de ne passer la PC qu'au décollage, en BA en cas de nécessité absolue. Entre-temps, le Ltt-pilote Reverseau alerte l'Adc Jacquinot, notre Chef de piste, d'une sensation de point dur au manche, en finale avant l'atterrissage avec le 542 736, puis, tout est redevenu normal et il s'est posé sans difficulté. Aux dires des autres pilotes, ils n'ont jamais constaté cette anomalie. Les essais et contrôles techniques ne révèlent rien. L'avion vole normalement les jours suivants. Puis, l'incident se reproduit avec le Cne Croci aux commandes, il s'est fait peur avoue-t-il. Là, ce n'est plus la même histoire. Bien entendu, arrêt de l'avion, envoi d'une fiche d’incident gravité 2 ; je branche le S/C Budet avec 1 ou 2 mécaniciens. Mission : il faut trouver les causes, le temps ne compte pas.

Quelques jours plus tard, un message de la DT/FATAC tombe sur mon bureau. Il m'est demandé beaucoup d'explications, de comptes rendus urgents sur les mesures prises alors que les investigations sont en cours. Et pour cause, nous ignorons dans notre coin perdu de la corne d'Afrique que la DT est enfiévrée avec les problèmes de commandes de vol du Jaguar. Une enquête spéciale technique a été décrétée ou sur le point de l'être (elle sera clôturée en 1989). Pendant ce temps "Bud" cherche et ne trouve toujours pas !... Le matin même, nous examinons ensemble le bilan de ses travaux : RAS ! Cependant reste à vérifier ce résultat par un contrôle de la loi d'effort du manche. Elle est exécutée et le relevé est aberrant. Il faut poursuivre les investigations et nous sommes certains que la timonerie de profondeur est en cause, le lendemain, à la mine réjouie de "Bud", je comprends qu'il a trouvé : dans un endroit pas possible de la cellule, il y a chevauchement du câble entre 2 roulettes guides en céleron. Ouf ! On va pouvoir rendre compte et remettre l'avion en vol, ce qui fut fait…
Mais nous ne sommes pas arrivés au bout de nos émotions : stupeur, le 20 novembre 78, le Cne Croci à bord du 542 156 est victime, après une passe de tir, d'une extinction réacteur. Comme bien d'autres, j'assiste à l'accident depuis le parking. L'avion est, dieu merci, en ressource et notre pilote s'éjecte sans difficulté, on peut dire comme dans le "dash-one". Je vous livre les conclusions de l'enquête :
« Le 20 novembre 1978, une patrouille légère composée de deux avions F-100D effectue un tir canons sur un champ de tir situé en bordure sud du terrain. Le numéro 2 effectue sans incident 5 passes de tir réelles, puis une passe "sèche", les munitions étant épuisées et enfin, une passe de sécurité. Les éléments de vol au cours des passes de tir sont les suivants : vitesse 450kts, angle de piqué : 5 à 10°, les distances de tir et les altitudes de dégagement sont correctes. Au cours de la passe de sécurité (vi : 450kts, angle de piqué 50, plein gaz sec), 1000 mètres avant les cibles, le pilote entend le réacteur dévisser, ce qu'il constate immédiatement aux paramètres moteur : passage du régime par 92% en diminution régulière et décroissance de la T7. Il cabre, vérifie la position de sa manette et annonce son extinction. Sur ordre du leader, il largue les bidons et tente un rallumage rapide, sans succès. Le régime continuant à décroître, le pilote s'éjecte au-dessus de la mer, à 180kts et 5000 pieds environ. La séquence d'éjection et l'amerrissage s'effectuent normalement. Le pilote est indemne. L'avion s'abîme en mer ».
Pour la petite histoire, j'ai encore bien présent à l'esprit Croci sous la corolle de son parachute avec son canot de sauvetage suspendu sous lui, amerrir à 1 petit

km de la cote sur la bande de corail. Il est debout dans tout juste un demi-mètre d'eau déclenchant ainsi l'hilarité des témoins sûrement par réaction au regard de la situation dramatique que nous venions de vivre en direct. L'enquête technique menée alors par le Cne Garcia venu de France du 1/11 Roussillon n'avait pas pu en déterminer les causes.

Ce moment d'émotion passé, tout reprend comme d'habitude. Déveine, le Ban d'Essais Réacteur (BER) me rend compte que l'élingue de levage à chaîne s'est rompue et qu'un J57 est tombé au sol. Il ne manquait plus que ça ! Pas trop de casse, mais les paupières de la tuyère sont fichues ce qui ne fait pas notre affaire. Pire, nous ne disposons pas d'élingue de rechange, car il s'agit d'un accessoire spécifique 357 désormais introuvable. Il faudrait inventer un autre système de manutention. Faire des travaux qui immobiliseraient le banc plusieurs semaines. Si près de la fin ce n'est plus envisageable. La solution est un pis-aller : élimination des maillons cassés et rééquilibrage du double T d'accrochage. Changement de la méthode de mise en place du moteur sur le banc pour diminuer les tensions inutiles. À y réfléchir, il faut reconnaître que cette conception d'installation d'un réacteur de 1500kgs ne pouvait, après des centaines de manipulations, qu'aboutir à ce résultat. Maintenant, il est trop tard, on ne peut plus rien y changer...Il va sans dire qu'au banc chaque point fixe est précédé d'un moment d'angoisse. Si mes souvenirs sont bons, je crois que 2 à 3 moteurs ont subi le même sort avec moindres dégâts. Le temps passe, décembre arrive et je commence à me poser des questions. Que va-t-on faire des avions à la dissolution du 4/11 ? Je n'ai reçu aucune directive. Je me sens quand même un peu seul dans cette affaire...Pour le moment les avions volent, qu'ils en profitent, car ils n'en ont plus pour longtemps. La chance était donc encore avec nous. Déjà, le 2 août 1977 le capitaine Lecointre avait dû se résoudre à s'éjecter du 542 138 également pour extinction réacteur, se blessant à une jambe à l'atterrissage dans une zone au relief tourmenté.

On peut dire que la dissolution des escadrons F-100 de Métropole suivie de leur transformation sur Jaguar avait été bien orchestrée. Pour ce qui concerne les avions, ils furent mouvementés par la voie des airs en Angleterre, soit par l'Escadron de convoyage soit, par nos pilotes. Ce qu'ils pouvaient devenir par la suite ne nous concernait plus...

Par exemple, pour mon escadron, à l'époque le 1/11, un beau matin, nos braves F-100 décollèrent de notre plateforme pour ne plus jamais revenir ! La séparation fut brève et cruelle, mais les "Jaguar" frappaient à la porte avec insistance et autorité, ne nous laissant pas le temps de nous attendrir. Pour les

matériels, avec la bienveillance du Chef des Moyens Techniques, ils furent reversés en deux temps et trois mouvements, et on en parla plus. En quelques heures, le 1/11 Roussillon sur F100 appartenait désormais au passé. Mais ici, à des milliers de kilomètres de la France, comment allions-nous faire ? La montée en puissance des M IIIC et les opérations extérieures des Jaguars mobilisaient les énergies. Les moyens et la manière de procéder au retrait des F-100 n'avaient pas l'air d'intéresser grand monde. Les vols devant se poursuivre en décembre, je décidais de commencer par la démolition des moteurs indisponibles. Pour gagner du temps, les motoristes pensaient qu'il suffisait de percer un trou au chalumeau dans le carter intermédiaire. D'accéder ainsi aux arbres de liaison compresseurs/turbines et de les saboter au chalumeau. Pourquoi pas ? Je donnais le feu vert, mais je devais vite déchanter : le sergent-chef Renaudin avait attaqué un moteur à 7 heures, et à 9 heures il avait vidé 2 bouteilles d'acétylène et fait un trou dans le métal de10 centimètres seulement ! Le 357 vendait chèrement sa peau et il fallait trouver autre chose... Les armuriers avaient une solution plus radicale : le plasticage. De toute façon, il fallait essayer. Et c'est ainsi qu'avec l'aide de l'ALAT qui profita de l'occasion pour un exercice d'hélitreuillage, nous réalisâmes un premier essai à La Doudah. Le sergent-chef Pitchen colla un kilo de plastic sur le compresseur basse pression, un dans la tuyère et autant sur le relais d'accessoires. Cette fois-ci le 357 rendit l'âme. Du côté moteur je n'avais plus de souci à me faire. Par la suite et en parfaite entente avec l'ALAT le sabotage des moteurs fut réalisé jusqu'au dernier.

Début décembre 1978, je reçois enfin un courrier de la Direction centrale des Matériels (DCMAA). Les ordres sont les suivants :

Les F100 prêtés par les Américains (PAM) seront éliminés sur place selon les modalités techniques de démilitarisation de l'USAF,

- tous les canons de 20mm seront déposés et expédiés en France,
- Les quatre F-100 nationaux seront maintenus en perspective de leur vente,
- Les rechanges avions et moteurs seront constitués en lots ainsi que l'outillage.

En quoi consistait donc cette démilitarisation ? Elle était décrite dans un document d'une cinquantaine de pages environ (1 par avion). À ma surprise, on m'avait envoyé la procédure destinée au F-104 Starfighter ? Le F-100 et le F-104 étaient bien des avions des années 50, mais ils n'avaient rien de commun. Le premier que l'on comparait à un "tuyau de poêle" avec 2 moignons d'ailes était

un intercepteur, ultrarapide armé de missiles pour des missions à haute altitude et de courtes durées.
Ça commençait bien !! … II apparut vite que la méthode n'était pas intégralement transposable au F100 notamment pour rendre la cellule impropre au vol. Plus inquiétant, le strict respect de l'ensemble des consignes représentait un chantier important qu'il était difficile de conduire sachant qu'il n'avait pas été prévu de cesser l'activité aérienne avant le 1er janvier 79.

F-100 à Djibouti RIGAIL à droite

Dernier vol F-100

Souvenir de RIGAIL Francis "dernier" Officier mécanicien F-100.
Les escadrons 1/11 et 3/11 volent sur Jaguar ainsi que la 1ère escadrille du 2/11. Seule la 2ème escadrille de ce dernier résiste avec ses vieux F-100. Pilotes et mécanos sont logés dans des remorques "Deplirex" sur le parking commun à la "SALE" et au Germas 15/11. Étant à la Division Avions-moteur, je suis à quelques enjambées de leur zone d'activité. Quand c'est possible, je trouve un moment pour rendre visite au Ltt GARCIA, l'Officier mécanicien, et me replonger dans l'ambiance de la "Bête". D'ailleurs, pour beaucoup d'entre nous, c'est toujours un ravissement de pouvoir encore entendre le bruit du J57, et celui de la post-combustion enclenchée au décollage.
Le 11 Mai, Garcia m'avertit que son dernier vol F-100 aura lieu en fin de matinée et que c'est au Colonel Boichot que revient l'honneur de l'accomplir. Je suis invité à assister à cet évènement et, bien entendu, au "pot d'adieu". Vers 11 heures, dans la deplirex "Piste", sur le comptoir, une seule forme11 est ouverte, assortie des signatures des mécaniciens, c'est celle du N°131. Nous attendons, avec le Commandant d'escadron et quelques privilégiés. Le "Voilà", annonce calmement le Chef de piste. Le Colonel, casque à la main, gravit les marches, souriant, manifestement content d'être là. Il plaisante, serre la main à tous et prend connaissance de la F11. Signature et le voilà parti accompagné du mécano de piste. Un petit quart d'heure plus tard un "wooum" retentit suivi du feulement caractéristique qui vire à l'aigu à mesure que l'avion avale la piste feeeuuuiiittt…il arrive à notre hauteur, s'arrache du sol en rentrant son train, tube pitot pointé haut vers le ciel et grimpe résolument dans un bruit de tonnerre. Puis, coupure de la PC (post combustion), légère fumée dans son sillage, il ne devient plus qu'un point et il disparait de notre vue. Maintenant, il est seul et nul doute que ses pensées le ramènent 20 ans en arrière. Au temps du jeune pilote de combat, fier d'être des premiers à apprendre à dompter le magnifique F-100 Super-Sabre. L'orgueil de sentir les regards admiratifs des pilotes des autres escadres à l'occasion d'une escale ou d'un meeting aérien. Quelle belle époque… À présent il fait à nouveau corps avec, il prend encore de l'altitude pour être très haut dans le ciel et savourer cette chance. Grand virage, il casse la manette sur "PC" tout en guettant, à l'ouverture des paupières, le battement de l'aiguille de l'indicateur de pression. Secousse dans le creux des reins : le J-57 libère tout ce qu'il a dans le ventre. 30 000 pieds et ça pousse fort !! Passage sur le dos, coupure de la PC, et retour ailes horizontales. Puis, et

puis plus rien ??… Master caution allumé, le compte tours qui dévisse, la température T7 qui chute…pincement au cœur, bon sang extinction réacteur !!! Le court instant de surprise passé, l'expérience du "vieux" pilote et son sang-froid prennent le dessus. Pas de panique, à cette altitude il y a assez de marge pour faire un rallumage normal. Manette sur "off", en piqué pour reprendre des tours. "Airstart switch sur on". Vers 55% manette sur "idle". Ça cafouille un peu, 2 ou 3 petits "stalls" pas bien méchants, puis l'avion qui tressaille et survient la tonalité du réacteur qui redémarre, confirmé par la T7 qui augmente et on reprend des tours. Manette doucement en avant et le J-57 monte en puissance, airstart sur off. 89%, 20 000 pieds, tous les voyants se sont éteints, contrôle des paramètres : OK. Bien, est-ce un avertissement du destin ? Mieux vaut rentrer maintenant, sans brusquer la machine, cap sur Toul-Rosières. Midi passé, le 131 se présente, atterrissage, parachute frein et retour au parking puis au Bureau de piste : notre Colonel l'air satisfait s'approche de la F11, il saisit le "bic" noir qui pend au bout d'une ficelle et il écrit. Le Ltt Garcia est à côté de lui et je lis sur son visage un grand étonnement, c'est une blague mon colonel ? Pas du tout Garcia, c'est vrai… Alors à notre tour nous pouvons lire : « *Extinction réacteur, rallumage RAS…signé : Boichot* ». Les questions fusent et lui de nous expliquer qu'il ne sait pas exactement ce qui s'est passé, peut -être s'est-il mis hors domaine ? Le rallumage ? Pas de problèmes, comme écrit dans le dash-one… *« Alors là, vite, le champagne »,* déclare le Commandant d'escadron. C'est ainsi, dans l'euphorie générale de quelques pilotes et mécaniciens, que s'est achevé le parcours des F-100 en Métropole, ponctué par un dernier vol ou l'on voit la "Bête" faire comme un pied de nez à un de ses pilotes des plus prestigieux. Mais, elle le ramène sain et sauf, comme pour embellir son histoire et marquer les esprits, à tout jamais, des hommes qui ont partagé tout ou partie de son aventure.

Le Colonel BOICHOT

La différence entre les adultes et les enfants, c’est le prix de leurs jouets.

Denis TURINA

En février 1968, après avoir volé plus de 300 heures sur F-100, il est temps pour moi d'aller tâter du mythique MIRAGE III. Dans l'Armée de l'Air française de ces temps anciens, un pilote de chasse ne peut être qu'un pilote de Défense Aérienne (D.A.). Quelques humains peuvent, bien sûr, piloter des avions d'armes, mêmes supersoniques. S'ils ne les pilotent pas au sein d’une escadre de Défense Aérienne, ils ne sont pas vraiment considérés comme des pilotes de chasse. Les "mud movers" ne sont pas encore nés et les malheureux, qui prennent quand même l'alerte de D.A., mais volent sur des avions, qui plus est américains, et dont la mission principale est la destruction de cibles au sol, sont considérés au mieux comme des laboureurs. Dans le monde des pilotes de chasse, les vrais, ils n'existent pas. Depuis que Georges GUYNEMER, héros légendaire, est tombé en plein ciel de gloire le 11 septembre 1917, c'est comme ça ! Nous sommes très au fait de cette situation quand, par faveur spéciale, nous sommes admis dans le sanctuaire des pilotes de chasse : la 2ème escadre DE CHASSE, à DIJON, pour y apprendre à domestiquer le MIRAGE III. C'était juste avant mai 1968. Aujourd'hui, en 2007, après les exploits des pilotes de JAGUAR et autres MIRAGE 2000 D ou N qui ont "délivré" des tonnes de munitions dans des conditions souvent dramatiques, je suppose que les choses ont bien changé... Ceci étant dit, mon séjour à l'escadron de chasse 2/2 "Côte d'Or" ne m'a laissé que de bons souvenirs. Les instructeurs étaient dans les mêmes tranches d'âge et de grade que les stagiaires. On y travaillait très sérieusement, dans une ambiance de bonne camaraderie.

Trente ans plus tard, j'ai retrouvé Vincent, l'instructeur qui m'a lâché sur Mirage. Il était chef pilote à l'aéro-club alpin, à Tallard, et il m'a lâché comme pilote remorqueur de planeurs. Comparé au F-100, le MIRAGE III est petit, mais c'est un avion qui peut voler à Mach 2, deux fois la vitesse du son. Le F-100 est imposant, robuste, rustique, lourd. Il pèse quinze tonnes, sans charges extérieures, vingt tonnes, à la masse maximum. C'est un chasseur-bombardier qui a pu être comparé à un char, un gros camion, ou une locomotive à vapeur. Il a été conçu pour transporter et tirer principalement des munitions air-sol, lourdes et nombreuses. Il prend aussi l'alerte de défense Aérienne, avec quatre canons et deux "Sidewinders".

L'avion est rustique. Par exemple, il ne possède pas d'indication précise du fonctionnement de la post-combustion (P.C.) : « *Ne vous inquiétez pas. Quand elle fonctionne, vous le savez* ». Il faut dire que la P.C. est à peine régulée et que, à la différence de la plupart de celles que nous connaissons aujourd'hui, elle s'enclenche à la puissance maximum. La poussée du moteur passe brutalement de 10 200 livres à 16 000 livres. Le coup de pied au c... est net, le débitmètre s'en donne à cœur joie, "ça décoiffe, ça ...déchire". Pas d'indicateur non plus pour donner la position des volets de courbure "Vérifiez bien en regardant dans le rétroviseur".

En 1966, la manette de commande des volets n'a que deux positions ; rentrés pour le décollage et le vol, ou sortis pour l'atterrissage. Quand nous décollons avec quatre réservoirs supplémentaires, l'avion est très lourd et il nous faut mettre les volets sur une position "décollage", repérée par un trait de peinture sur le fuselage. Pour y arriver, le mécano de piste nous fait signe de sortir les volets en position "atterrissage" (pleins volets) puis de les rentrer. Pendant le mouvement de rentrée, sur un panneau à gauche dans la cabine, le pilote saisit le "breaker flaps" entre ses doigts. Quand les volets arrivent au niveau du repère peint sur le fuselage, le mécano lève la main. Le pilote tire le breaker vers le haut, coupant ainsi le circuit de commande. Les volets restent bloqués dans la bonne position. Après le décollage, il suffit au pilote d'enfoncer, sans pouvoir le regarder, le breaker qu'il sent dépasser au milieu des autres. Les volets rentrent alors complètement et le vol peut se poursuivre normalement. Quelques années plus tard, les PC seront mieux régulées et une position "décollage" sera installée sur le circuit de commande des volets. Tous les décollages se feront avec "un cran". Le F-100 est un avion de guerre, parfaitement adapté à sa mission.

Le Mirage IIIE est, lui aussi, un avion "multi rôles" porté par une aile triangulaire, une aile delta qui lui permet d'assurer toutes ses missions. Missions d'attaque air-air, contre d'autres avions, à très haute altitude (plus de 15 000 mètres) et à très grande vitesse (Mach 2), ou missions d'attaque air-sol, avec de l'armement classique ou nucléaire. Ces missions air/sol comportent des branches de navigation à haute et à basse altitude, qu'il peut effectuer, de jour comme de nuit et par tous les temps, grâce à son radar de bord. Pour un pilote de chasse, le MIRAGE IIIE est très attractif. Ainsi préparés, après une semaine de cours au sol et quelques séances de simulateur de vol, nous sommes prêts pour effectuer notre premier vol sur la version biplace, le MIRAGE III-B.

Au briefing, l'instructeur nous a répété : *« Après avoir lâché les freins, enclenchez la post-combustion (P.C.). Vérifiez l'allumage de la lampe rouge,* "*injection*"*, puis*

le "pendulage" du tachymètre, puis l'allumage de la lampe jaune, "fonctionnement", et l'extinction de la lampe rouge. Mettez alors "PC. maximum", en surveillant bien la température des gaz en sortie de tuyère, la T4 ». Quand la vitesse atteint 100 kt (nœuds), tirez sur le manche pour "monter le nez" de l'avion et afficher 10 degrés d'assiette à la "boule". Quand la vitesse atteint 160 kt décollez l'avion, stabilisez l'assiette et rentrez le train. C'est tout. Dans la réalité, au premier décollage, juste après le lâché des freins et pendant que nous maintenons, au pied, l'avion sur l'axe de la piste tout en surveillant l'allumage des lampes de la PC, une voix forte en provenance du siège arrière se fait entendre. Le manche se déplace fermement et rapidement vers l'arrière.
L'avion quitte le sol et prend une assiette de près de 20°. Parmi toutes les sensations, les perturbations et les émotions venant d'un peu partout que ressent le pilote, la voix de l'instructeur à la fois ferme et ironique se fait entendre : « *Ce n'est pas l'heure de dormir jeune homme, regardez la vitesse. Nous allons dépasser la vitesse limite de manœuvre du train d'atterrissage* ». L'accélération au décollage est phénoménale et c'est pourquoi, dans l'escadron de formation au pilotage du Mirage, tous les avions sont équipés de réservoirs pendulaires pour augmenter la traînée et, ainsi, la durée du décollage, autant que l'autonomie. Quelques dizaines d'heures de vol plus tard, le même pilote, décollant pour une mission d'entraînement avec un avion lisse (sans charge extérieure) et poussant fermement en avant la manette des gaz, à la main, se désole de ne pas pouvoir la pousser avec le pied pour augmenter la puissance. Il peste contre cette fichue charrue, lente, et sous motorisée qu'il doit utiliser pour intercepter, à haute altitude, l'objet volant qui lui a été désigné comme cible. L'aile delta est quand même un peu spéciale. À basse vitesse c'est, en elle-même, un aérofrein. À grande vitesse, sa traînée est faible. Dans la cabine, comme dans celle du F-100, il n'y a pas d'indicateur de position des volets, parce que, sur Mirage, il n'y a pas de volets. La même aile, sans aucun dispositif aérodynamique tel que volets hypersustentateurs ou becs de bord d'attaque, permet de faire évoluer l'avion de la vitesse zéro, à Mach 2. Sur Mirage III, il existe une vitesse magique. C'est 200kt (370 km/h). À moins de 200kt l'avion, le nez haut, ressemble à une pierre qui tombe sur une trajectoire à peine contrôlable. Si le réacteur n'est pas à pleine puissance, le taux de descente est très fort. Si le réacteur est à pleine puissance, le taux de descente reste fort, mais acceptable. Pour arrêter la descente, il faut mettre la PC ou augmenter d'abord la vitesse. À 200kt la vitesse du Mirage III est aussi facile à contrôler que la trajectoire d'une savonnette mouillée sur une toile cirée augmentant la

puissance, l'incidence diminue et il est facile de gagner 20 à 30 kt. En diminuant la puissance, l'avion s'enfonce avec un taux de chute impressionnant. Bien évidemment, la vitesse d'atterrissage est juste en dessous de 200 kt. Sur un avion lisse, sans charge extérieure, la préoccupation du pilote au décollage est de rentrer te train d'atterrissage avant que la vitesse limite autorisée pour la manœuvre soit atteinte. La vitesse de décollage est de 160 kt, la vitesse limite de manœuvre est de 240 kt, la rentrée du train demande 7 secondes. Il n'y a pas de temps à perdre. Par exemple, sur une piste standard, longue de 2 400 mètres, la vitesse de l'avion atteint déjà 300 kt (575 km/h), quand il survole la fin de la piste. À l'atterrissage, la préoccupation du pilote est le contrôle de la vitesse, du taux de descente et de la puissance du moteur, qui sont très sensibles et très liés dans ce cas de vol. Sur un avion lourd, avec plusieurs charges extérieures, la préoccupation du pilote au décollage, est l'accélération au sol. Sa main gauche, qui bloque la manette des gaz à fond en avant, a trois doigts tendus face aux poussoirs de "largage détresse" des charges extérieures, au cas où. Sa main droite se fait très sensible pour positionner le manche en souplesse et avec précision.

La vitesse de décollage est supérieure à 200kt (370 km/h), car il n'y a pas de dispositif qui permet d'augmenter la portance de l'aile. L'accélération est juste suffisante. L'été, sur une piste standard, cette vitesse est atteinte à 200 mètres seulement de l'extrémité du béton. La "marge d'erreur" pour la manœuvre est réduite à 2 secondes. Tout doit donc bien fonctionner sur ce mono réacteur et la rentrée du train doit se faire en souplesse, car l'avion vole, mais "tout juste". Comme le disait un de mes bons camarades : « *Tu pousses sur le manche, tu descends, tu tires sur le manche, tu descends ».* À l'atterrissage, c'est aussi délicat, car l'avion est toujours lourd, surtout s'il porte un gros missile ou des bombes d'entraînement qui augmentent sa masse et sa traînée. Je me souviens du seul vrai conseil que nous donnions aux pilotes expérimentés qui volaient pour la première fois en emportant le « nouveau » missile antiradar que nous venions de recevoir : « *À l'atterrissage, ne te pose pas de question. Quand tu arrives "vent arrière", tu rentres les aérofreins, tu mets plein gaz, tu sors le train et tu gardes plein gaz jusqu'à ce que, dans ton dernier virage, tu sois à 90° de la piste. C'est seulement à ce moment-là que, si tu te sens vraiment haut, tu peux réduire un peu. Si tu sens que tu passes un peu bas, remets les ailes horizontales, enclenches la PC, rentre le train et représente-toi pour un nouvel atterrissage ».* En approche finale, l'aile delta est un vrai aérofrein et l'assiette est très forte. L'avion est "assis" sur la poussée de son réacteur et la piste est masquée par la

pointe avant du fuselage, qui pointe vers le ciel. Au toucher des roues, l'arrière du fuselage est seulement à une quinzaine de centimètres au-dessus du béton. Pour vérifier la qualité des atterrissages et la "fatigue" des jambes de train, celles-ci supportent, sur leur partie arrière, de petites cales en plomb qui, quand l'atterrissage est trop rapide ou trop brutal, sont marquées ou écrasées par la structure de l'aile, car le train a reculé avant de reprendre sa place. De nuit, par vent de travers et sous la pluie, il arrive que poser un Mirage soit quelquefois "sportif" et excitant.

Comparer, en soi, le Mirage III et le F-100 n'est pas facile et ne veut peut-être pas dire grand-chose. Ces deux avions ont été conçus par des organismes différents, à des périodes différentes et pour des besoins différents. Pour le pilote, ils sont aussi bien différents. Nous avions coutume de dire : « on s'installe dans un F-100 et on enfile un Mirage, comme une veste bien ajustée ». Le Mirage est confortable, sa cabine est propre et bien finie. Rien ne dépasse. La cabine du F-100 manque de finition. Les combinaisons et les blousons de vol sont souvent déchirés par les extrémités des écrous et par les boulons qui dépassent de la structure. On voit des câblages et des fils électriques qui courent dans les "tripes" de la cabine. Pour mettre en route le réacteur du F-100 on utilise un petit camion, le MA 2, sur lequel est installé un petit réacteur qui fournit l'air comprimé nécessaire au démarrage du réacteur de l'avion. Le Mirage III E peut démarrer à l'aide de sa seule batterie. Le Mirage est plus agréable à piloter que le F-100, mais il dispose de beaucoup moins de carburant. Il possède un radar de bord, mais le F-100 est ravitaillable en vol. Les circuits et les méthodes d'atterrissage sont différents eux aussi. Poser un Mirage est plus "artistique" que poser un F-100. Le pilote de Mirage doit se battre en permanence avec l'angle d'incidence de l'avion et l'inertie du réacteur de son "aérofrein volant". L'inertie de l'avion et l'inertie du moteur ne sont pas faciles à combiner. Le contact avec le soi doit se faire en douceur pour ne pas endommager l'arrière du fuselage. Tous les fuselages de Mirage montent des traces de frottement sur la piste. Après le toucher des roues sur Mirage, tout va bien. Le parachute de freinage, le freinage aérodynamique et les freins des roues sont fiables et efficaces. Arrêter l'avion ne présente pas de difficulté. Le F-100 est une locomotive. Si le pilote respecte le circuit d'atterrissage standard, tel qu'il a été prévu par les "cow boys", c'est-à-dire sans toucher à la manette des gaz entre l'arrivée au-dessus de l'entrée de la piste pour le "break", stable à 1500 pieds, 300 kt, et le toucher des roues, l'avion ne cherchera pas (trop) à en sortir. Comme toutes les locomotives, le F-100 n'est pas facile à arrêter. Le parachute

de freinage n'est pas toujours très fiable, les freins ne sont guère efficaces et la poussée résiduelle du réacteur, au ralenti, est importante. Les choses sérieuses commencent quand les roues de l'avion touchent la piste. D'abord, le pilote réduit à fond le moteur et sort les aérofreins. Puis il laisse la roue avant prendre contact avec la piste. De cette manière, il peut enclencher le "nosewheel", système très pratique qui permet d'orienter la roue avant à l'aide du palonnier. Quand le "nosewheel" est enclenché, le pilote déclenche l'ouverture du parachute frein et rentre les volets d'atterrissage pour diminuer la portance ce qui charge les roues principales et augmente l'efficacité des freins. Ensuite il commence à freiner après avoir attendu que l'avion ait ralenti à la vitesse maximum autorisée pour le faire. Cette vitesse varie avec la masse de l'avion et doit être calculée pour chaque atterrissage. Quand tout se passe bien, l'avion s'arrête sans problème et le pilote peut se détendre. Il arrive que le parachute ne s'ouvre pas, qu'il se déchire ou qu'il éclate à l'ouverture. Comme l'avion a les trois roues sur la piste, il n'y a plus de freinage aérodynamique et comme les volets sont rentrés, il n'est pratiquement plus possible de redécoller et de faire une nouvelle présentation. Immédiatement, le pilote doit couper le moteur pour éliminer la poussée résiduelle et attendre que la vitesse maximum de freinage, qu'il a calculée, soit atteinte. Comme le moteur est coupé, il n'y a plus de pression hydraulique et le "nosewheel" ne fonctionne plus. Les freins sont alimentés par leur pompe de secours, qui fonctionne uniquement à l'aide de la batterie. Ils sont nettement moins efficaces qu'en fonctionnement normal. De nuit, par vent de travers et sous la pluie, l'exercice "vaut le détour". D'autres particularités ? Sur F-100, à basse vitesse, il peut être dangereux d'utiliser le gauchissement. L'inclinaison s'obtient à l'aide du palonnier, par roulis induit. De cette façon, on peut tourner un tonneau "aux grands-angles". La sortie de vrille se fait "manche au ventre" pour alimenter en air la dérive, jusqu'à l'arrêt de la rotation. Sur Mirage, la sortie de vrille se fait, en plaçant le manche sur un repère peint à l'intérieur, de chaque côté de la cabine. La vrille se transforme en "auto tonneaux", qu'il suffit d'arrêter.

Pour terminer, les anciens pilotes de F-100 ont coutume de dire : il y a deux sortes de pilotes de chasse. *« Ceux qui ont fait du F-100 et ceux qui regrettent de ne pas avoir pu en faire… »*

Une belle aventure qui a déjà 40 ANS.

Michel CAMUS

Un peu avant le début de l'été 1974, je suis dans l'expectative quant à la suite de ma carrière militaire, je viens d'avoir quarante ans et je vais être promu capitaine au premier juillet. Après cinq années à l'escadron 02/11 "Vosges" comme OAT2 puis OAT1, je viens de passer trois ans au GERMaS 15/011, comme chef des ateliers. À moins de repartir une année de plus dans ce poste, je ne vois plus de possibilité sur la base. La surprise sera totale, quand en juin, je suis convoqué au commandement de l'escadre et que je m'entends proposer le poste de chef des services techniques de l'escadron 03/11 "Corse". La mission est importante : il s'agit de qualifier l'unité qui va recevoir le JAGUAR, d'abord en formant le personnel technicien sur cet appareil, puis de le requalifier pour sa mission d'assistance aux pays africains, mission CAFI, avec ce que cela comporte de missions extérieures à préparer.

Du fait de mon recrutement d'officier technicien, et de l'incertitude quant à la suite de ma carrière, je décide de privilégier l'intérêt de la mission et j'accepte immédiatement. Affecté à compter du premier juillet 1974, à cette unité prestigieuse, je pars dès septembre, pour Mont-de-Marsan, suivre l'ETIS Jaguar. Je découvre le pur-sang qui va remplacer le F-100. Je suis rejoint par quelques pilotes, je me réjouis que les cours soient communs, cela facilitera les contacts ultérieurement. En février 1975, il m'est demandé de choisir parmi les mécaniciens de l'escadron, ceux qui constitueront l'ossature technique de l'unité sur Jaguar. En m'appuyant sur les chefs de service, j'établis une liste que je propose au nouveau commandant, le Commandant Sauvebois, qui l'accepte. Dix techniciens la composent :

- Mécaniciens avion : Sergent-chef Demanes et Sergent Kanicky.
- Mécaniciens réacteur : Sergent-chef Montagnani et Sergent Walbot.
- Mécanicien armurier : Sergent-chef Nalle.
- Mécanicien radio : Sergent-chef Jacobs.
- Mécaniciens radar : Sergent-chef Valentin et Sergent Benoni.
- Mécanicien électricien : Sergent-chef Bervas.
- Mécanicien équipement : un sergent dont le nom m'échappe aujourd'hui, (qu'il me pardonne et se fasse connaitre).

Cette équipe sera complétée par mon adjoint, le Lieutenant Dupuis.

L'équipe au complet rejoint Mont-de-Marsan, pour suivre une formation par spécialité.

Fin février, cette même cellule va prendre ses quartiers à l'escadron 2/7 "Argonne", sur la base de Saint-Dizier, qui est équipé, du JAGUAR, depuis quelques mois. Répartie dans les différents services de cette unité, l'équipe va apprendre à mettre en œuvre, à réparer notre nouvel avion. Parfaitement accueillis par le Commandant Norlain et par son officier adjoint technique, le Capitaine Pierre, nous allons pendant cinq mois "pomper" le maximum d'infos sur le Jaguar, pour être en mesure à notre tour de le recevoir dignement à Toul. Pendant toute cette période, la quasi-totalité de l'équipe, rejoindra Toul, chaque soir, et fera le chemin inverse chaque matin, en covoiturage prenant des risques sur la route de l'époque, dangereuse n'ayant rien à voir avec l'actuelle nationale 4. Le bon Saint Éloi devait nous protéger, car nous n'avons eu à déplorer aucun accident. Le 7 février 1975, le premier Jaguar de la 11ème Escadre, le E-29, se pose sur la base de Toul ayant à son bord le Commandant Eyraud (commandant de la 11ème Escadre) et le Capitaine Robert (commandant d'escadrille à l'EC 3/11). Le Jaguar fait son apparition dans le ciel toulois encadré par 3 F-100. Cette journée importante pour la 11ème EC fut inoubliable et émouvante pour l'ensemble du personnel.

La première équipe de mécanos Jaguar

Essais de vrille sur Jaguar

Jean Louis REIX

Après 7 années passées au ROUSSILLON dont 3 comme commandant d'escadrille je rejoignais l'EPNER à l'automne 1971 fort de mes 1400h de vol sur F-100. L'année suivante, breveté pilote d'essai je fus affecté à l'annexe d'ISTRES du CEV où s'effectuaient les essais de prototypes. À cette époque, les avions en essais s'appelaient Airbus A300, Mercure ; Corvette, Falcon 10, Mirage F1, Jaguar, Alpha Jet…, pour un jeune pilote d'essai : l'assurance de ne pas chômer. En ce qui concerne le Jaguar, le pilote de l'équipe de marque CEV, le Commandant D'OUINCE qui avait conduit les essais officiels depuis les tout premiers vols fut appelé à l'été 1973 sous d'autres cieux en l'occurrence ceux de la FATAC. J'eus la chance d'être appelé à lui succéder. Sur Jaguar la mise au point des commandes de vol s'avérait laborieuse. L'avion construit "souple" se déformait sous les effets conjugués de la vitesse, de la température, donc de l'altitude, du facteur de charge, et comme la commande de direction qui passait dans la crête de fuselage refusait de se déformer au même rythme, la bille n'arrêtait pas de se promener. Gênant pour un avion de chasse ! Dans le même temps la conduite des moteurs s'avérait délicate : ceux-ci demandaient des doigts de sage-femme pour passer du ralenti sol, au ralenti vol, puis jusqu'au plein gaz avec ou sans PC N'étaient pas ouverts non plus le domaine des hautes incidences ni celui du vol avec charges sous voilure. Bref du travail pour deux ou trois ans, ce qui me convenait tout à fait ! Petit à petit les problèmes rencontrés trouvèrent des solutions. Une compensation dite de "crête-fuselage" après quelques tâtonnements qui durèrent bien 6 mois, finit par résoudre le problème du dérapage. Nos motoristes travaillant d'arrachepied sur la régulation des moteurs obtinrent de bons résultats (le ralenti sol fut supprimé).

En janvier 1974 on pouvait alors ouvrir le domaine de vol et s'attaquer aux hautes incidences. Le but du jeu étant de trouver l'incidence maximale au-delà de laquelle le pilote ne soit pas tenté d'aller se placer sous peine de perdre le contrôle de l'avion (il faut rappeler que nombre de pilotes de Mirage III pilotaient alors, en combat tournoyant, incidence dans le rouge). Il fallait donc aller voir ce qui se passerait si par maladresse ou excès de zèle un pilote de combat se mettait dans cette triste situation qu'est la perte de contrôle. Cette campagne d'essais débuta donc tout naturellement par l'étude du comportement du jaguar en vrille.

En ce qui me concerne j'avais bien quelques vrilles à mon actif, mais essentiellement sur Fouga Magister et avions légers, sur lesquels les "couplages" par inertie, rencontrés sur avions d'armes ne sont pas ou peu perceptibles. Pour avoir visionné des essais de vrilles de Jean Marie SAGET pilote maison sur ETENDARD et l'avoir vu littéralement ficelé casque compris dans son cockpit je n'étais pas très rassuré. Je fus donc rapidement envoyé en Grande-Bretagne pour me "dérouiller" sur avion d'armes. J'effectuais une quinzaine de vrilles sur Hunter et regagnais Istres fort de ma science toute neuve. L'équipe technique Dassault nous avait préparé la "bête". N'étant pas très sûr du résultat quant à la récupération de l'avion après vrille, le choix s'était porté sur le Jaguar M05 dont la Marine ne voulait plus et qui ne se distinguait des nôtres que part son train d'atterrissage. L'avion fut peint de différentes couleurs, intrados, extrados, dérive, gauche droite, de façon à identifier plus facilement l'attitude de l'avion sur les films que la "caméra canon" de très grande focale montée sur affût de DCA prendrait dès 40 000 pieds.

Un équipement spécifique complétait l'installation d'essai habituelle, de façon à permettre à l'équipe d'ingénieurs d'essais de suivre le vol en temps réel. Tous les paramètres du vol étaient retransmis et enregistrés en "salle d'écoute" : altitude, vitesse, incidence, taux de roulis, tangage, lacet, accélérations, etc.., et bien évidemment ceux des moteurs, tout cela en dialogue permanent avec le pilote sur une fréquence dédiée. Diverses modifications avaient en outre été apportées dans un souci de sécurité dont la plus importante était la présence dans la queue de l'avion d'un "parachute canon" permettant de projeter un parachute spécifique hors du champ aérodynamique de l'avion. Le dernier recours !

Jean-Marie SAGET à qui on avait confié par le passé, les essais de vrilles de l'Etendard, du Mirage F1, etc… ouvrait la campagne en janvier 1974. Le 25 Février j'étais invité à "donner mon avis" ; ce jour-là j'effectuais deux vrilles et un déclenché. J'effectuerai par la suite cinq vols de vrilles complémentaires.

Il faut maintenant essayer de décrire le déroulement d'un essai type. Décollage, montée au plafond opérationnel vers 40 000 pieds sous contrôle radar en CER (Circulation aérienne Essais Réception), éloignement puis retour vers la verticale terrain et la zone 108A. Dans cette phase de retour le pilote déroule la check-list propre à l'essai au cours de laquelle il coupera un des moteurs. C'est ce moteur qu'il conviendra de rallumer en premier dès la sortie de vrille (l'autre, allergique aux forts dérapages rencontrés, s'éteignant dès le début de l'autorotation, pouvant être endommagé.)

À l'annonce du Contrôle "bon pour la vrille" le pilote réduit le moteur restant, monte en incidence et quand la vitesse le permet "botte" à droite ou à gauche ; l'avion s'engage immédiatement. Décrire la suite n'est pas très facile, car les mouvements, très brutaux, de tangage, roulis, lacet se conjuguent pour désorienter le pilote. Le moteur en fonctionnement s'éteint ; c'est le grand silence dans la cabine, les images de la "camera canon" montrent les fumées blanches sortant par les entrées d'air. Le tangage est tel que le nez de l'avion passe du piqué au plein cabré en quelques secondes : la terre, le ciel, la terre, le ciel, la terre, le ciel…, il y a bien un mouvement général du lacet, à gauche ou à droite, mais à celui-ci, se superposent des oscillations qui peuvent faire croire à l'arrêt du lacet voire à son inversion. Le roulis très agité en profite pour soumettre la tête du pilote à des accélérations latérales brutales. La lecture du tableau de bord n'est plus possible, l'incidence-mètre n'est d'aucune utilité ses écarts dépassent les 60 degrés. Les commandes de vol sont libres comme le prévoient les consignes de sortie "manche libre".

Et ça dure !!!! (La perception du temps dans ces moments est quelque peu modifiée !). La salle d'écoute égrène les milliers de pieds restants. Au bout d'un moment l'ingénieur responsable de l'essai annonce "ça devient bon" en clair cela signifie que les incidences extrêmes convergent vers une moyenne compatible avec celle du vol. Tout d'un coup le nez passe sous l'horizon et y reste ; l'avion a perdu une vingtaine de milliers de pieds, le pilote reprend les commandes qu'il avait abandonnées, et prend la vitesse convenable pour rallumer le moteur éteint avant le lancement. La pressurisation revient, le bruit de fond aussi. Tout en se présentant pour un atterrissage monomoteur, essai de rallumage du deuxième moteur ; s'il repart normalement on pose le Jaguar ou on repart pour un nouvel essai avec l'autorisation de la salle d'écoute et on recommence.

L'essai terminé, après atterrissage, il est recommandé de dégrafer son masque pour en évacuer la sueur si l'on ne veut pas la boire. À l'issue de la campagne on avait démontré que le Jaguar monoplace sortait de vrille pour peu qu'on lui laissât assez de tirant d'air. L'étude des hautes incidences pouvait donc se dérouler sans trop d'appréhension.

Quant au Jaguar biplace dont les essais de vrilles avaient été confiés aux Britanniques (je rappelle qu'il s'agissait d'un programme en coopération) leurs trois ou quatre essais se terminèrent "heureusement" grâce à la sortie du parachute anti-vrille. On ne jugea pas nécessaire de persévérer.

Décollage lourd

C'était bien connu et reconnu : le JAGUAR ne brillait pas par la poussée de ses 2 moteurs Adour, et certains disaient même que s'il arrivait à décoller, c'était parce que la terre était ronde. En configuration lourde qui grosso modo commençait à partir de 2 bidons, le décollage était parfois un peu sportif.

Le Jaguar en 6K

Il y avait bien l'UCB (acronyme dont je n'arrive plus à me rappeler la signification), document qui était censé donner les performances et notamment la distance de roulage au décollage, mais ce document était tellement optimiste que personne (ou presque) ne s'en servait : Amarger l'avait surnommé le "SPIROU", comparaison avec une bande dessinée célèbre de l'époque, ce qui en dit long sur le niveau de crédibilité accordé au document.

À titre personnel, 2 décollages lourds m'ont frappé.

- Le premier a été effectué par le colonel Boichot commandant de la base de Toul, vieux "chibanne" qui totalisait plus de 5000 heures de vol. Le JAGUAR venait d'arriver à Toul (moi aussi) et il fallait bien tester tout ce que cet avion pouvait faire et notamment le faire décoller avec 3 bidons, configuration qui n'avait que peu d'intérêt opérationnel, car on ne pouvait plus mettre d'armement, (ce qui est quand même la finalité d'un avion d'arme), mais qui amenait l'avion proche de sa masse maximum. Je ne sais pas pourquoi ce fut Boichot qui s'y colla, mais il y avait du monde pour regarder : c'était en piste 22 et vu du 2/11, on s'est bien rendu compte que ça prenait du temps et qu'à un moment on a vu l'avion disparaitre dans le creux de l'entrée de piste 04. Pour le (très) jeune pilote que j'étais, je ne trouvais rien d'anormal, mais quand je vis la

tête émue de Boichot au retour, j'ai réalisé qu'il ne rentrait pas d'un vol de "routine". Je me souviens aussi de son commentaire *« il faudra éviter de mettre des jeunes là-dessus ».*

- Le deuxième se passa à Bangui ; fin de matinée, début d'après-midi, l'ordre tombe « *Tous les avions à N'Djamena* ». Ce n'était pas la première fois, mais ce coup-ci, ça nous obligeait à décoller au moment le plus chaud de la journée (donc quand ça pousse le moins) et en piste nord, en légère montée. On était en 6J (configuration 2 bidons + CME), mais rien d'extraordinaire, car c'était devenu courant. Lâcher des freins, contrôle accélération à 140kts (pas terrible), le bout de piste commence à se rapprocher, 150kts (je trouve qu'il a mis bien longtemps à prendre 10kts), je commence à bien voir l'extrémité de la piste... et toujours 150kts avec pourtant l'impression que ça pousse comme d'habitude. À ce moment il n'était plus question d'interrompre, car il n'y avait ni barrière ni brin d'arrêt et le raisonnement était simple : j'attends de ne plus voir la piste sous moi, je mets l'avion en l'air, si ça ne le fait pas j'actionne le "panic button" (celui qui sert à tout larguer d'un coup),150kts en lisse normalement l'avion vole et si j'ai la sensation de m'enfoncer "éjection", avec le sentiment que ce sera probablement trop tard. Je ne sais pas à quelle vitesse j'ai décollé, mais le miracle s'accomplit une fois de plus ; je pense qu'il n'y avait rien de trop, mais encore une fois le JAGUAR ne m'avait pas trahi.

Je ne connais que deux JAGUAR qui se soient plantés au décollage (à confirmer), celui de Bordeaux qui a fini en vrac de l'autre côté de la clôture de la base, mais dont la cause fut un "psycotage" complet du pilote qui s'en sortit malgré tout avec les félicitations du jury, et celui "d'Etche" à Bangui à cause d'un colmatage des filtres en amont des pompes HP !

Encore un décollage pour faire plaisir à la mécanique

Tous les pilotes qui ont volé sur JAGUAR ont certainement vécu un décollage de ce type, mais cette phase de vol a en partie, contribué à en faire un avion mythique : il en a fait des choses cet avion, et parfois on se demandait comment c'était possible.

BRÈVES

Compte rendu d’accident

Ce lundi-là, je ne me sentais pas en forme. Je manquais d'entrain. C'était normal. Il fallait reprendre le train-train quotidien et j'avais passé toute la journée de la veille dans le train.

J'ai quand même pu ouvrir suffisamment les yeux pour voir mon nom sur le tableau d'ordre : mission d'interception en leader sous le contrôle bienveillant de l'adjudant Bouscaren. Potier qui devait s'illustrer brillamment quelques jours plus tard servirait de plastron.

Mission sans histoire commencée en Anglais et terminée plein arrière en Français. Retour au terrain, percée et GCA. Atterrissage. Pour une fois l'avion ne fait pas de mauvais esprit, et malgré les manœuvres du pilote touche en douceur au starter. Parachute sorti. Ça roulait comme dans une DS. Puis brusquement, ça s'est mis à rouler comme une 4CV (ce n'était pas une campagne de "tires"....). J'ai senti l'aile droite s'enfoncer. C'était le train qui était en train de se faire la valise. Tout le reste de l'histoire est du domaine mathématique. J'ai quitté la piste suivant une trajectoire parabolique avec freinage optimum et perte de quelques accessoires devenus inutiles. Finalement l'avion s'est arrêté après 475 mètres et 55 minutes de vol haute altitude.

La sortie piste du 135

Constat à l'amiable

Décembre 1981, Libreville ; en face du parking du détachement de 4 Jaguar se trouve celui des C 130 de l'Armée de l'Air Gabonaise. Lors d'une journée porte ouverte, un mécanicien de l'Armée de l'Air Gabonaise fait visiter le C130 sur lequel il travaille habituellement comme pistard. Visite des plus normales avec passage dans la soute et puis dans le poste de pilotage. La discussion doit tourner autour de ses compétences et certainement pris par l'ambiance, le mécano décide de montrer qui "c'est Raoul" en mettant les moteurs en route…

Le problème, c'est qu'il n'y a pas de cales de parking et qu'il faut un certain temps pour faire monter la pression du circuit de frein. Après avoir mis les 4 moteurs en route, l'avion commence à avancer et lorsque le pilote improvisé actionne les pédales de frein, c'est mou et ça ne répond pas ; et là, direction les 4 Jaguar que le C-130 percute. Choc, stupeur, mais ce brave homme qui a de la suite dans les idées garde son sang-froid et enclenche les "reverses" pour se dégager… Deux Jaguars sont découpés à l'endroit puis à l'envers.

Vue générale

Au bilan les 2 Jaguar ont été réformés, car complètement cassés. Quant au héros du jour, il a été bien évidemment puni et dégradé lors d'une séance publique au cours de laquelle le président Bongo s'est chargé lui-même d'enlever les galons du coupable. !

La piscine de BOUAKE

Quand j'ai raconté cette histoire à un collègue marin, il m'a répondu qu'elle faisait partie de ces légendes qui se transmettaient dans la marine, mais qu'il n'y avait absolument rien de vrai là-dedans. Et pourtant elle vraie, puisque j'y étais et ça s'est passé lors des manœuvres Franco-Ivoiriennes de 1985. Pourquoi, la Marine ? Tout simplement parce qu'elle est le fait d'un ATL (Atlantic)

Lors de ces manœuvres, l'ensemble du dispositif était stationné sur la base aérienne de BOUAKE en Côte d'Ivoire. Le système d'épuration d'eau de la piscine était en panne depuis presque un an et l'eau croupissait. Lors d'un pot après les vols, les marins de l'ATL qui nous accompagnaient, commencent à agacer sur le fait que les aviateurs ne savaient pas faire les choses à fond et que foi de marin, on allait voir ce qu'on allait voir, l'aéronavale allait repeindre la piscine. Discussion de bar un peu animée qui laissa la communauté des aviateurs indifférente. Le lendemain les mêmes, juste avant l'atterrissage de l'ATL qui se posait en dernier, sont en train de prendre un pot autour de ladite piscine et ont vu arriver l'ATL au ras des toits des bâtiments vie de la base (la piscine est en contrebas) et soudain ont vu 2 objets noirs sortir de l'arrière de l'avion. Il s'agissait de 2 marqueurs de fluorescéine qui de mémoire pesaient quelques kilos, et qui ont fait bingo en plein milieu de la piscine. Stupeur, fumée, applaudissements et une piscine vert fluo ! Par la suite les marins sont venus au résultat et la soirée fut des plus agitée avec un Raoul des grands jours qui nous a gratifiés d'un show dont il est seul capable. Mais c'est une autre histoire.

Pendant le "tir", on était dans la paillote à gauche, c'est à dire aux premières loges. Même pas peur les marins !

L’atterrissage le plus court effectué en Jaguar

L’auteur de "l’exploit", Bernard BALMONT raconte :

Concernant l'atterrissage le plus court effectué sur jaguar, il s'est déroulé le dimanche 26 septembre 1976 sur la base de Creil lors de la mise en place pour une base ouverte où je devais présenter l'avion en type B. L'avion le A 50 sortait de visite du GERMAS.

La cause fut le déverrouillage de la crosse en vol ; lors de la PPV (visite pré-vol) le système de verrouillage était totalement noyé dans la graisse et masquait la mauvaise position des pièces. Lors de l'atterrissage, j'ai attrapé la barrière d'entrée de piste ce qui a donné cet atterrissage très court : 176 m....et une roulette de nez en moins...Il s'en est suivi une grosse panique à la tour, car c'était le créneau d’arrivée de tous les avions...donc de nombreux déroutements sur différentes bases souvent éloignées, car nous étions un dimanche. L'après-midi le JAG E31 avec SAUVEBOIS (commandant du 3/11) et ROLLAND (chef des services techniques escadre) est venu de Toul pour me permettre d'assurer la présentation type B et suivie d'un retour à Toul avec pour cette fois RAS sur la forme 11.

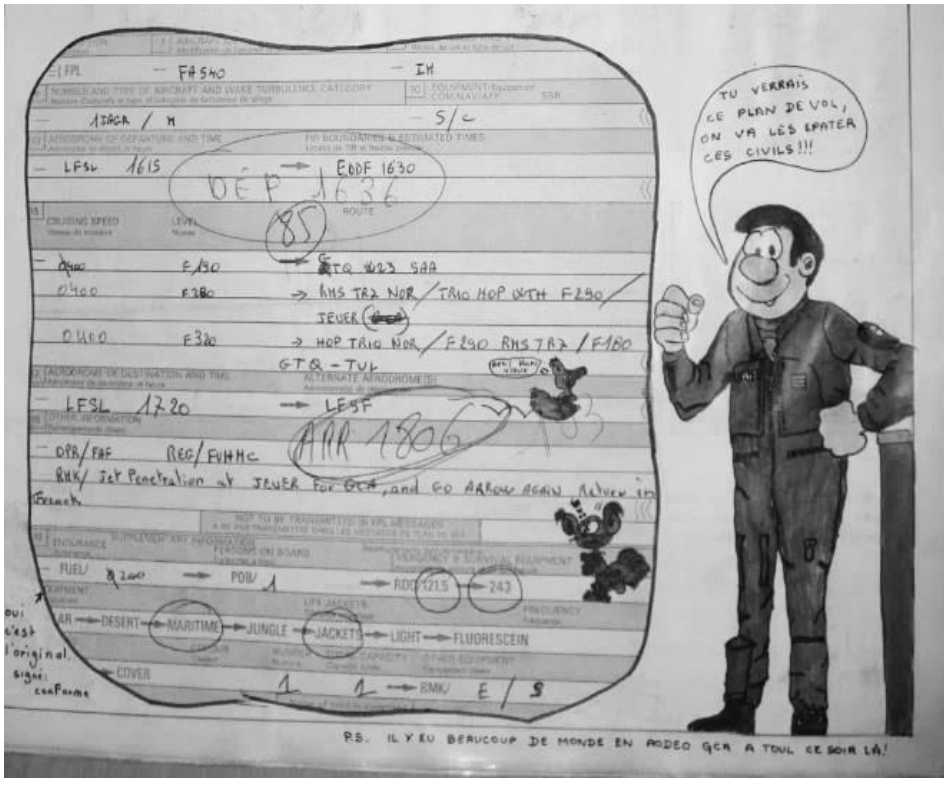
Le Jaguar pris dans la barrière … d’entrée de piste

Manip en vol de nuit

Ça se passe début des années 1980 au 2/11. Ouvrard, commandant d'escadrille est en train de préparer les ordres pour le vol de nuit qui s'annonce mal puisque pratiquement toute la France subit des conditions météorologiques telles qu'il est impossible d'effectuer des missions de navigation en basse altitude. Une mission traditionnelle dite "crépu" comportait une première phase de jour en vol basse altitude et un retour de nuit à partir d'un autre terrain, histoire de totaliser du temps de vol de nuit. Comme on était toujours en retard sur le quota annuel fixé, il fallait bien en faire un ce soir-là, mais aller faire le tour de France en haute altitude ne présentait pas grand intérêt. Et c'est là que Deltrieu, roi de la manip intervient *« On va tous aller en Allemagne ! ».* Voler en Allemagne en haute altitude de nuit ne présentait pas beaucoup plus d'intérêt qu'en France, sauf qu'il fallait parler anglais avec le contrôle qui était civil. Quasiment une aventure, car à cette époque il n'y avait pas grand monde qui maitrisait la langue de Shakespeare. Et comme "Trieu" avait de la suite dans les idées, il propose de poser le plan de vol ci-joint : un morceau d'anthologie.

Juste pour donner une idée de l'approximation, il faut s'attarder sur la ligne "Jet penetration" at JEVER for GCA and go arrow (pour go around qui signifie remise de gaz) again (des fois qu'ils n'aient pas bien compris) and return to French (peut être une demande de changement de langue) ; le reste qui est une affaire de spécialiste est du même tonneau.

Résultat : pas un avion n'a passé la frontière. Trieu était vexé comme un vieux pou et n'a toujours pas compris pourquoi sa "manip" de plan de vol a foiré.



Le plan de vol à "Trieu"

Touche pas à mon avion !

Christian OLIER "Brennick" mécanicien GERMAS 15/11

Toul Rosières durant l'été 1973 sur le parking du GERMAS, nous étions une poignée de mécanos assis sous la plume d'un F-100 à l'abri du torride soleil lorrain, attendant d'effectuer un point fixe.

Comme souvent à cette période, l'exposition statique d'un Super Sabre était programmée et des plates-formes hydrauliques installées de part et d'autre du cockpit. Surgit alors un fils d'archevêque (1) cornaquant un groupe de visiteurs. En ces années-là, les visites des clubs du troisième âge, d'élus, d'enseignants, de centre aéré, etc.… étaient courantes sur la base. Notre futur officier de réserve, après avoir brillamment présenté l'avion à sa vingtaine d'auditeurs en précisant où se trouvait l'avant et l'arrière, les ailes droites et gauches dans le sens du vol, déclama que le F-100 était "un vieil avion".

L'un de nous bondit alors s'adressant à l'aspirant, lui déclara que si cet avion n'était pas de première jeunesse, il reste cependant l'un des plus virils de notre armée de l'air. Surpris, le cornac lui demanda ce qui lui permettait d'affirmer une telle chose. La réponse fut brève : *« Ben c'est clair il est toujours en couilles! »*. Explosion d'hilarité chez les mécanos, demi-tour du guide occasionnel parti du côté de la SALE admirer un avion moderne (Broussard, T33, Fouga ou Flamand), avant d'aller saluer les chiens de guerre.

Ceci dit ou plutôt écrit, un avion en panne usuellement est déclaré en couilles, mais savez-vous pourquoi ? Après de nombreuses recherches qui m'ont mené de bibliothèques techniques en point d'eau officiel ou clandé, l'hypothèse la plus vraisemblable : il y a quelques décennies, les liquides indispensables au fonctionnement d'un aéronef (huile hydraulique) étaient conditionnés dans des fûts de grande contenance. Pour avitailler un avion, des "réservoirs à roulettes" d'une quarantaine de litres servaient de relais, étaient aisément transportables et surnommés "couilles". Le fait de voir de loin un avion accompagné de ses nourrices préjugeait immédiatement de son inaptitude au vol. De là, tout avion immobilisé par une (doux euphémisme) panne était déclaré en couilles.

(1) Fils d'archevêque : qualifiait les appelés EOR dès qu'ils portaient la tenue de sortie, c'est-à-dire bien souvent de la toilette matinale aux ablutions nocturnes.

C'était à Mont de Marsan, en 1975, je crois. Yvon BOURGES, ministre de la défense était venu nous visiter à l'occasion d'un exercice de grande ampleur, dont j'ai malheureusement oublié le nom. Il y avait un tas de journalistes avec des questions foireuses. L'un d'eux m'a demandé si le F-100 n'était pas un avion vieux et dépassé. Je lui ai répondu par une question : *« Et moi, vous me trouvez vieux ?* » Surpris, il n'a pas répondu, alors j'ai enchainé : *« Le F-100 date de 1951 et moi je suis de 48 ! »* IL a tourné les talons en haussant les épaules"

Jean Marie MAUJEAN dit "Jeanjean"

Lors de la visite du ministre de la Défense

TCHAD ONE

On est en Décembre 1983 pendant l'opération "MANTA" et les troupes françaises présentes à N'Djamena sont suffisamment nombreuses pour de nouveau assurer la stabilité de la région. Au titre de l'aide au pays, il est décidé de doter l'Armée de l'Air Tchadienne de C-130. Le premier "Tchad One" est acheté d'occasion en Australie et durant les mois de Novembre et Décembre les premiers équipages Tchadiens sont formés et lâchés sur l'avion.

Un après-midi vers 15H00 au plus fort de la chaleur, Tchad One effectue un de ses premiers vols avec un équipage Tchadien. Il est chargé de soldats et de matériel, s'aligne pour décoller face à l'ouest, pour une mission de transit. Le lâcher des freins et l'accélération se passent sans encombre jusqu'à peu près mi-piste ; à cet endroit, le commandant de bord prend la décision d'avorter le décollage « *Ça ne passe plus* » et réduit les moteurs. Mais il se ravise aussitôt et remet plein pot ; dans l'affaire, il a effacé quelques dizaines de mètres qui vont lui manquer en bout de piste où, malgré une vitesse insuffisante il décolle l'avion. Ensuite c'est du classique : décollage au second régime, vol sur quelques centaines de mètres à quelques mètres du sol, décrochage et fin de l'aventure 2 km après le bout de bande. Un copain chirurgien qui était de garde à l'infirmerie et, compte tenu de l'heure, faisait la sieste sur un lit picot. Juste après le crash, on vient le réveiller d'urgence pour lui expliquer que Tchad One venait de se planter en bout de piste. *« Ils sont tous morts ou indemnes »,* et se recouche. L'histoire lui donna raison : des membres d'équipage et des soldats dans le cargo, pas un ne fut blessé. On raconta même que les passagers sont venus féliciter le pilote pour sa maitrise à poser l'avion dans de conditions si délicates. Mais ce ne sont que des histoires...

Tchad One en bout de piste

Livraison de la solde par avion

Cette anecdote se passe en 1978 à N'Djamena dans le cadre de l'opération TACAUD ; c'est une période trouble puisque cette année a vu les Jaguar intervenir réellement au profit des troupes au sol, et notamment à ATI pour dégager une section de la légion bien mal en point. Les forces terrestres étaient présentes sur le territoire Tchadien et en particulier sur le 16 Nord. Problèmes de logistiques à la clef compte tenu de l'éloignement dont un qui concernait le paiement de la solde. Difficile de louer les services d'un transporteur spécialisé ; je ne sais pas qui a eu l'idée de livrer la solde par avion, mais elle fut mise œuvre avec un Jaguar. La réalisation fut assez simple ; les billets furent emballés et les paquets installés dans les aérofreins (AF) d'un Jaguar. On a confié cette mission à un élément de valeur Lolo, le chef de piste aidé par Herry le pétaf (voir ci-contre). Il ne "suffisait" plus que de survoler les biffins, ouvrir les AF (aérofreins) et le tour était joué. Ce fut Duduche qui fut investi de la mission. En dernière position de la patrouille, le leader, le CDT Carrasco lui avait fait enlever le breaker pour être sûr qu'il ne les utilise pas par réflexe. Tout se passa bien. Le réglage collimateur avait été calculé à 400 kt, ce qui permettait de viser le mât des couleurs de la caserne tchadienne d'Iriba. Un premier passage pour les réveiller et largage au deuxième. Comme dans le livre, Duduche a appliqué la procédure et la sacoche avec sa longue flamme rouge (pour être mieux vue) est tombée intacte au pied du mât. Cette mission et la procédure mise au point a, par la suite, était régulièrement utilisée.

Lolo et Herry, employés de « Brinks » locale

Circuit départ osé

Le Colonel [redacted]
commandant la base aérienne 136

à

Monsieur le commandant [redacted]
commandant l'E.C. 1/11
(sous couvert de Monsieur le
commandant d'escadre).

OBJET :

Un sous-officier ancien quittant bientôt votre unité, a eu l'aimable attention de venir à mon bureau me présenter ses civilités et pour me témoigner, je présume, l'estime dans laquelle il me tient, il m'a demandé d'apposer ma signature sur son postérieur, dévêtu pour la circonstance.

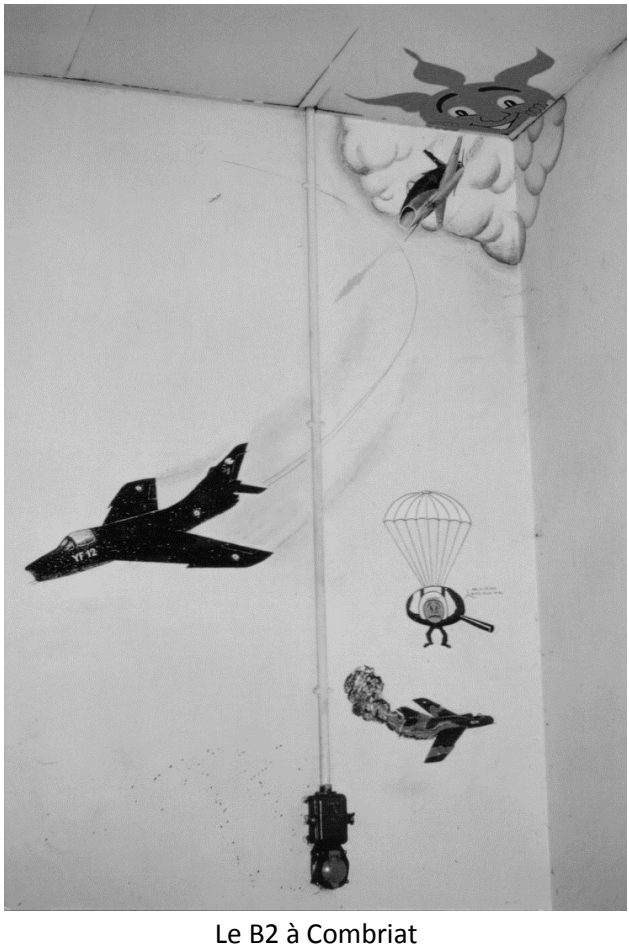
Très sensible à l'honneur qui m'étais fait je me suis exécuté de bonne grâce.

En raison du nombre élevé de mutations qui sont prévues dans le courant de cet été, je vous demande de bien vouloir dire aux personnels de votre unité qui souhaiteraient me demander un autographe de s'adresser à ma secrétaire, adjudant féminin de son état, que j'habilite à tamponner ma griffe sur la fesse droite des récipiendaires et la cachet Diffusion Restreinte sur la gauche pour ceux qui seraient intéressés.

Toutefois, afin de conserver à cette cérémonie toute la majesté qu'elle mérite, je vous demande de veiller personnellement à ce que les intéressés soient en état de marche et à fortiori de conduite.

Le SMB2 à COMBRIAT

Cazaux était la base sur laquelle se déroulaient les campagnes de tir Air-sol et Air-Air pour la FATAC (Force aérienne tactique). Période privilégiée durant laquelle on effectuait la finalité de la mission d'un avion d'arme, c'est à dire délivrer de l'armement. Pour accueillir les unités, il y avait un escadron dédié à cet usage qui portait le nom d'escadron de passage. Comme dans tout escadron, il y avait une salle d'OPS et celle-ci avait la particularité d'avoir été décorée par les personnels qui y avaient séjourné ; c'est ainsi que sur la photo jointe, on peut voir dans le coin en haut, le soleil, un F-100, un SMB2, un pilote éjecté au bout de son parachute et sur le casque du pilote (à l'aide d'une loupe) on peut lire le nom de COMBRIAT.



Le B2 à Combriat

Au départ, il n'y avait que le B2 de la 12 EC escadre à laquelle appartenait un ancien pilote du 2/11, le capitaine COMBRIAT. Jeanjean qui était aussi du 2/11

et qui avait un excellent coup de crayon commença à dessiner un F-100 plein arrière du B2 en train de le "membrer". Et puis tant qu'à faire, autant mettre une touche personnelle, montrer le B2 en perdition et son pilote au bout du parachute et puis lui donner un nom.
Ce genre d'agacerie était monnaie courante à l'époque et Jeanjean se doutait bien que cela n'en resterait pas là et que lorsqu'un escadron de la 12 EC reviendrait dans l'escadron de passage, son dessin serait complété. Et c'est pour cette raison qu'il ajouta un soleil juste derrière le F100 afin qu'un autre B2 ou chasseur ne puisse venir se "faire" le F-100.
Je ne sais pas si ces dessins existent encore.

Compte rendu d'une mission d'appui-feu

- *« Alors Gilbert, ça a marché votre mission d'appui feu ?*
- *… Mouais… On fait beaucoup de passes fictives sur des objectifs fictifs balisés fictivement par des fumigènes fictifs…*
- *… Mmmmm… c'était un bon entrainement... C'est tout ?*
- *Après le PGA (poste de guidage avancé) m'a demandé de faire un passage au-dessus d'eux*
- *Cela a dû vouloir cravater ?*
- *Ouais… surtout quand je leur ai dit que le passage était fictif... »*

F-100 Surprise à l'atterrissage !

Pierre Amarger

En campagne de tir à Cazaux, j'étais tout juste SCP, équipier de mon commandant d'escadrille. J'arrive au break, sortie du train et je n'ai que 2 lampes vertes ; je l'annonce, et il me dit « *pas de problème, c'est connu sur cet avion* ». Je lui fais confiance et je n'essaie pas de recycler. La Tour confirme « *train sorti* » ; je me pose comme une fleur et alors que la vitesse décroit la jambe de train se replie doucement.

Et voilà : la mécanique confirme un défaut de verrouillage et une panne connue depuis quelques vols. On est sanctionné tous les deux et on prend des points négatifs.

Je proteste auprès du commandant d'escadre : il me donne une leçon qui restera gravée dans ma mémoire par cette phrase : « *tu es pilote de chasse, tu dois juger par toi-même et ne pas faire confiance a priori* ». Ce fut une excellente leçon, bien sûr j'ai mis quelque temps à la digérer.

Le soir de l'accident, je rentre à la maison et ma femme avait ce jour-là "frotté" la voiture contre le portail d'entrée ! On était jeune, on aurait mieux fait de rester au lit toute la journée ….

Histoire de calot

Une petite surprise que nous avions faite à un de nos anciens en entraînement au BCP à Bremgarten. Il avait parfois tendance à nous bahuter, nous les jeunes lieutenants, et ce jour-là, après avoir fait le briefing de sa prochaine mission, toute la patrouille était partie au mess en laissant les cartes sur la table de la salle d'OPS. L'occasion était trop belle. Nous avons simplement déplacé d'une dizaine de kilomètres, en respectant le cap et le minutage, le trait d'entrée sur sa carte du sud, celle qu'il devait utiliser après une vingtaine de minutes de vol. Et nous avons attendu. L'entrée dans la salle d'OPS du leader en entraînement et le débriefing au retour ont mérité le détour. Prudents, nous n'avons rien dit sur le moment. C'était l'époque où les lieutenants CP, ORSA, et EMA étaient rois. Un jour, l'un d'eux a largué les sous-vêtements PN d'un de ses petits camarades sur la ville du Puy en Velay, pour qu'ils en fassent de la dentelle. Les sous-vêtements, propres, avaient été soigneusement pliés avant le vol, dans l'aérofrein du F-100. Il faut dire que, quelques jours plus tôt et selon la tradition, ce petit camarade avait réussi à faire brûler le calot de l'ancien dans la salle d'OPS.

La Fouine est un enfoiré

Denis TURINA

Dans la salle d'OPS du 1/11 "ROUSSILLON" : c'est un retour de vol de nuit. La Fouine, l'Ancien, chef pilote de l'escadron aimé et respecté, est en train de débriefer son équipier. Jean-Louis, CP et jeune capitaine entre dans la salle d'OPS de l'escadron. Il vient d'effectuer son premier vol d'entraînement de nuit, en place arrière, pour devenir instructeur.

— *« La Fouine t'es un salaud !*

— *Moi ? Qu'est-ce que je t'ai fait ?*

— *Ce soir : Rien ! Jusqu'à présent je te prenais pour un type bien, expérimenté, compétent et consciencieux. Maintenant je sais que tu es un salaud.*

— *Pourquoi ?*

— *Il y a trois ans, quand tu m'as lâché de nuit après seulement une heure de navigation à basse altitude et trois atterrissages, j'ai pensé que tu avais vu à qui tu avais affaire et reconnu mes mérites. Maintenant je sais que c'est parce*

que tu avais la trouille, et que tu ne voulais pas risquer un autre vol de nuit en place arrière dans ce bocal où l'on ne voit rien de ce qui se passe dehors. Laisser partir un jeune après seulement un vol de nuit en place avant sur F-100, c'est de la « non-assistance à personne en danger » et tu le savais. Voilà pourquoi tu es un salaud ! »

Rires dans la salle d'OPS et passage en salle de repos pour continuer le débriefing.

GLOSSAIRE

ABCCC : Airborne Command and Control Center
AAA : artillerie anti-aérienne
Adc : adjudant-chef
ADIZ : Air Defence Identification Zone
AFB : Air Force Base
AIF : Air International Formation
AF : aérofreins
Alat : Aviation Légère de l'Armée de Terre
ASV : assaut à vue
ATAF : Air Tactical Air Force
ATL : Atlantique (avion de la Marine)
ATO : Air Task Order
AWACS : Airborne Warning and Control System
BA : basse altitude
BA : base aérienne
« Bitard » : interrupteur
BLU : bande latérale unique (en fait radio HF)
BOZ : brouilleur offensif de zone
BSV : bulletin de la sécurité des vols
BX : Base eXange
CAFI : Composante Air des Forces d'Intervention
CAS : close air support
CDT : commandant
CEAM : centre d'expérience aérienne militaire
CEMAA : Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air
CEMA : Chef d'Etat-Major des Armées
CER : Circulation aérienne Essais Réception
CEV : Centre d'essais en Vol
CIFAS : Centre d'Instruction des Forces Aériennes Stratégiques
CME : contre-mesure électronique
CNE : capitaine
COA : centre opérations des armées
COFAS : Centre Opérations des FAS
COMFOR : commandement des forces

COMELEF : commandant des éléments français
COTAM : Centre Opérations du Transport Aérien
CP : chef de patrouille
DCA : défense contre avion
DCMAA : Direction centrale des Matériels de l'Armée de l'Air
DETAM : détachement
EC : escadre de chasse
EMI : ensemble mobile d'instruction
EPNER : école du personnel navigant d'essais et de réception
ERV : Escadron ravitaillement en vol
EWSOC : Electronic Warfare Staff Officer Course
FAC : Forward Air Controler
FAS : forces aériennes stratégique
FATac : Force Aérienne Tactique
FIT : front inter tropical
FROLINAT : front libération national du Tchad
GCA : Ground Control Approch
GE : guerre électronique
GERMAS : groupe entretien réparation matériel spécialisé
GUNT : gouvernement d'union nationale de transition
HA : haute altitude
HADA : haute autorité de défense aérienne
HBH : haut – bas – haut (profil d'une mission)
IFF : identidification friend or foe
IFR : Instrument flight rule
IMC : Instrument Meteorological Conditions
KKMC : King Khalid Military City
KLIF : qualification
JATO : jet assisted take off (fusée d'appoint pour le décollage)
LAD : Low Altitude Delivery
LCL : lieutenant-colonel
LLQ : Lance-Leurres de Queue
MAAG : Military Assistance Advisory Group
MTO : MéTéO
MUD ; terme désignant un pilote d'assaut air/sol par opposition au "blue eyes fighter", pilote de défense aérienne
NAV : navigation

NOUAT : NOUs A Toul
OAT : officier adjoint technique
OMEI : obus mine explosif incendiaire
OGT : officier de guidage terre
OLAT : officier de liaison de l'Armée de terre
OPIT : Obus Perforant Incendiaire et Traçant
OPO : officier de permanence opérationnelle
OPS : opérations
OR : officier de renseignement
ORSA : Officier de réserve en situation d'active
PC : post combustion
PI : pilote à l'instruction (se dit aussi « pim »)
PO : pilote opérationnel (se dit aussi « pom »)
PN : Personnel Navigant
PNN : Personnel Non Navigant
PPV : Préparation Pour le Vol
QRA : Quick Reaction Alert
RA : région aérienne
RAV : reconnaissance à vue
RVT : ravitaillement (généralement en vol)
SAM : Surface to Air Missile
SATCP : sol air très courte portée
SCP : sous-chef de patrouille
SNA : système navigation armement
STO : Service du travail obligatoire
TAM : Tactical Air Meet
Tanker : ravitailleur
TBA : très basse altitude
TGV : très grande vitesse
TLP : Tactical Leader Program,
Visi : visibilité
VM : valeur militaire
VMC : Visual Meteorological Conditions
VSV : vol sans visibilité

Table des matières

PRÉFACE de Patrick BAUDRY 5
AVANT PROPOS 7
LA VIE À LA 11 EC 8
Être chasseur bombardier aujourd'hui. 1/2 9
Être chasseur bombardier aujourd'hui. 2/2 18
Le "Cheeze" du III/6 26
Leader de "cheese" malgré lui 29
EYRHAC Air Base Avril 1967. 31
La Guerre électronique sur JAGUAR. Les pionniers (1979-1983) 35
Un vol comme les autres 41
Le 2/11 "VOSGES" gagne la coupe AIRCENT ! 45
La mission nucléaire de la 11ème Escadre de chasse avant 1966 48
AIRCENT : TIR Roquette sur F-100 51
La "Chasse au biberon a 50 ans" ou les balbutiements du RVT en vol 53
La Défense des couloirs de Berlin 59
Entretien avec le Capitaine REBOUL 67
Mission de tir AS 30 Laser sur le range pendant RED FLAG 69
Compte rendu officieux et chronologique du premier RED FLAG. 71
Présentation "B" de la 11EC en Jaguar 77
Mission longue 81
1987. L'anniversaire qui a failli être célébré. 85
Une ligne dans un carnet de vol 87
Ma première campagne de tir à Cazaux 89
F-100 ; je t'aime, moi non plus 91
Le JESS a failli se tromper de piste 96
La stèle du F-100 99
Vertiges en vol de nuit 101

EN OPEX 104
Une expérience extraordin "AIR" 105
Les débuts de l'opération LAMENTIN 110
Ma première mission réelle Lamentin 125
Mission d'appui feu sur DJEDAA 128
Aux commandes d'un Jaguar à la fin des années 70 140
Opération CHEVESNES 147
La mission "Chevesne" vécue par un équipier. 153
La mort du capitaine CROCI 156
Toro Doum au cœur de l'opération MANTA 158
On a failli perdre MANTA AIR 175
Attaque de la piste de OUADI-DOUM 178
Les débuts d'Épervier 183
Une mission au Tchad mouvementée 188
Témoignage d'un BIFFIN 192
5 minutes très longues 194
C'est passé tout prêt pour CHARLY 198
Un missile dans le réacteur 211
Seul au-dessus du désert 213
Tir AS30 de RICHIE 222
La Guerre du Golfe : un aboutissement. 225
Attaque de l'antenne de STOLYCE 228
Mission au-dessus du KOSOVO 232
CEUX de la 11ème ESCADRE 235
Raymond GABARD ancien pilote du groupe de Chasse III/6 236
Les débuts de la 11ème Brigade 248
La 11ème Escadre vs la 7ème 253
LE "NOUAT" 256
Pour un "NOUAT" rien n'est impossible 256

Michel CROCI 258
3D 260
Henri HAY dit "LA FOUINE" 263
Le Moine et l'histoire du Corbeau et du Renard. 266
Jeanjean du 2/11 269
Michel TANI 272
Période difficile au 1/11 276
Jacques DELTRIEU 278
PLOOM 281
ZEZETTE le PETAF 282
Souvenirs de mon Service National au 2/11 de Janvier 1968 à Avril 1969. 285
Le baptême du "REDOUTABLE". 290
Mon arrivée à l'Escadre 293
Une idée lumineuse ! 295
Création de l'Amicale des anciens de la 11EC 298
INCIDENTS – ACCIDENTS 302
Petite histoire du JAGUAR A83 303
Le Barbu s'éject au Tchad 307
Miracle au ZAIRE 311
Conte de Noel 316
Le malheureux destin du SIEBEL N°84 321
Éjection. Deuxième 324
Et que ça saute troisième ! 329
Atterrissage sur le bidon à DAKAR 337
Mon premier convoyage sur JAGUAR. 342
J'ai surfé sur l'Oubangui en Jaguar 346
Les AVIONS de la 11 348
Le Jaguar : l'avion avec lequel on fait la guerre…. L'avion des grandes premières 349

Le F-100 ; impressions pilote 353
MAI 1958...le mois de l'arrivée des F-100 356
Au début des F-100 en 1958 358
Le ravitaillement en vol sur F-100 "SUPER SABRE". 360
Derniers mois pour les F-100 366
Dernier vol F-100 372
La différence entre les adultes et les enfants, c'est le prix de leurs jouets. 374
Une belle aventure qui a déjà 40 ANS. 380
Essais de vrille sur Jaguar 382
Décollage lourd 385
BRÈVES 387
Compte rendu d'accident 388
Constat à l'amiable 389
La piscine de BOUAKE 390
L'atterrissage le plus court effectué en Jaguar 391
Manip en vol de nuit 392
Touche pas à mon avion ! 394
TCHAD ONE 396
Livraison de la solde par avion 397
Circuit départ osé 398
Le SMB2 à COMBRIAT 399
Compte rendu d'une mission d'appui-feu 401
F-100 Surprise à l'atterrissage 401
Histoire de calot 402
La Fouine est un enfoiré 402
GLOSSAIRE 404

A4PM

Aide à l'**A**utoédition d'**A**uteurs
de la **P**etite **M**er et d'**A**illeurs

Association loi 1901

Derniers livres autoédités

Il était une fois… les vignes du Bassin d'Arcachon. Charles Fuster.
… pirouettes, cacahuètes ♪ ♫. Yvon-Paul Técheney. Anecdotes hors des sentiers battus. 2015.
Les quinze petites lettres. Serge Mérelle. Témoignage de rencontres. 2015.
L'oracle d'Alan. Alan d'Eyrac. À la découverte des 54 cartes. 2016.
Synecdoque. Marie-Josèphe Bousségui. Autobiographie suite à un AVC. 2016.
Le journal du poilu Pierre Henri Chaland. Jean-Claude Daisson. Guerre 14/18, 4 ans d'enfer. Son journal. Mai 2016.
L'intention créative ; Jacques Adida. Essai : de la création à la destruction de notre planète. Mai 2016.
Un sucre… ou pas du tout. Murielle Garrigue. Réflexion de vie en confidences pudiques. Mai 2016.
Larguer les amarres. Alain Cuvillier. Biographie enfant de la DDAS, suite de "Né un 1er avril". Mai 2016.
Kum. Gwendoline Blangy**.** Lauréate du concours des lycéens écrivains du Bassin d'Arcachon. Nouvelle. Juin 2016.
Lomisstra. *Le lien.* Gabriele Raymmond. Quatre lignées ancestrales. Un secret bien gardé. Un amour défendu. Juin 2016.
Un atypique parcours de vie. Jean-Jacques Céré. Biographie. Juillet 2016.
Passion au crépuscule. Claude Raufaste. Poésies et tableaux. Août 2016.
Vivre ou survivre. Dany B. Témoignage d'une lutte sans merci contre l'alcoolisme pour vivre. 2016.
La malle aux souvenirs. Michel Arbez. Des Cloches du Jura aux rivages du bout du monde. Décembre. 2016
Eaux-fortes. Nicolas Darbon. Des textes-tableaux tout en couleur-mots. 2017
Crassats. Nicolas Darbon. 3 nouvelles chahutant les genres pour les confondre et neutraliser leurs incidences. Mai 2017.
Histoires vraies ou presque… Marie Laurent. Imagination, humour et insolite. Juin 2017.
Histoire d'Hommes. La médaille du mensonge. Christian Soulat. Roman. Amitié de trois jeunes gens. Mai 2017
Rêve et réalité Lisette Anton. Récit et souvenirs de son île natale la Réunion. Mai 2017
Altaïs. L'autre monde. Barbara Monin. Roman Héroïc Fantasy, Tomes 1 et tome 2. Juin 2017
Collages… décollage. Paran. Recueil de collages, écriture exutoire. Juin 2017
Un Román qui n'a pas d'âge. Josette Sanz. Roman. Où l'amour peut changer des destinées. Fiction et réalité. Juin 2017
Aux sources de la vie. Claude Raufaste. Promenade aux sources de la vie pour un voyage dans le temps. 2017.

Recueil des trois lauréates du concours des lycéens écrivains du Bassin d'Arcachon Juin 2017.
En remontant le Temps. Philippe Bréant ; Mes ancêtres et l'Histoire de France. Généalogie. Juillet 2017.
Rencontres tardives. Michel Vacher. Roman. Sur les chemins de Saint Jacques de Compostelle. Juillet 2017
Arcachon soleil noir. Kristine Edwige. Roman de jeunesse sur le Bassin d'Arcachon. Août 2017.
Collages d'auteurs entrez dans le cortex d'A4PM. Œuvre collective de 50 adhérents d'A4PM à l'occasion du 20 000ème tirage. 2017.
Le Pian Médoc raconté à ses habitants... et autres curieux. Par l'Atelier Histoire du Pian-Médoc. 227 pages format A4. Novembre 2017.
Le cahier au fond du tiroir. Jocelyne Lynam. Contes malgaches pour enfants. Novembre 2017.
Moments d'écriture. Michel Vacher. Théâtre. Rimes. Récits. Novembre 2017.
Tous thérapeutes. Andrea Debreceni. Plongez-vous dans l'odyssée de votre intérieur. Novembre 2017.
Amor prohibido. Yves Saint-Avit. Roman. « Des cheveux blonds, des cheveux gris ». Décembre 2017.
C'est sûr, ça craint... Josette Sanz. Nouvelles insolites.qui vous mènent dans un monde étrange. Janvier 2018.
Du baume sur nos cicatrices chéloïdes. Chantal Breban. Récits de vie. Janvier 2018.
Du canal du Midi... au Bassin d'Arcachon. Geneviève Gaultier. Récit autobiographique. Février 2018
Le secret. Charles Fuster. Roman. Rien ne pourra vous résister. Mars 2018.
La force de continuer. Dany Durou-Lemonnier. Témoignage romancé. Avril 2018
Jamais avant les Vendanges. Christian Soulat. Polar. Avril 2018
Petit Pélican.Yves Saint-Avit. Roman inspiré de la guerre d'Algérie. Mai 2018
Les trois glands. Daniel Guillier. Un voyage de 1850 à nos jours. Mai 2018
Néon bleu. Agathe Maheu. Lauréate du concours des lycéens du Bassin d'Arcachon. Thème : *Le temps.* Juin 2018.
Yuto et le Sablier d'Or. Clément Kurek. 2ème prix de ce même concours.
Minuit 30 le vol d'un ange. Anaïs Bourdin. 3ème prix.
Walk Alone. Anthony Ronzani. 3ème prix ex aequo.
Regard sur une spiritualité active. Michel Sumac et Jsar Singj. La spiritualité au quotidien. Juillet 2018
À l'ombre des étoiles. Daniel Desmaison. Roman. Tome I et tome II. La passion des avions deviendra le fil conducteur de toute sa vie. Septembre 2018.
Quand le Médoc avait des ailes. Nathaniel Lee. Un inventaire des anciens moulins à vent du Médoc. 330 pages couleur au format A4. Octobre 2018.
Contes africains. Mercedes Pedro Narbesla. Novembre 2018

Pour connaître l'ensemble du catalogue (118 titres) consultez notre site Internet : www.aide-autoedition.fr

Si vous souhaitez recevoir un ouvrage ou des renseignements sur A4PM.
Contact : a4pm@orange.fr

Achevé d'imprimer par COPY MEDIA
Pour le compte de l'auteur par l'intermédiaire d'A4PM

Dépôt légal : 1er trimestre 2019

ISBN : 979-10-699-3331-6