

Transit du PA *Clemenceau* vers l'aérodrome Ezéiza (Buenos Aires, Argentine) le 5 novembre 1968

CF(h) Ramon JOSA

Gazette Ardhan n°473 du 17 avril 2021



Gruman F-9F *Cougar* argentin intercepté avec délicatesse par les *Étendard* de la 17F

Après avoir doublé le cap Horn, le *Clemenceau* remontait la côte atlantique de l'Argentine en direction de sa prochaine et première escale depuis notre départ de Papeete, Rio de Janeiro. Pendant le trajet, un exercice du type "Passex" avait été mis sur pied par l'état-major de la Force Alpha et la Marine argentine (Armada). Le LV Jean-Pierre ROBILLARD, notre officier en second de la 17F, était désigné comme officier de liaison. Après avoir été déposé sur la base de Rio Gallegos par un de nos hélicoptères, un *Tracker* S-2F du porte-avions *Independencia* est venu le chercher. Ce porte-avions était le seul que possédait l'Argentine ; il était du même type que notre *Arromanches* et tout aussi ancien. Son groupe aérien était composé exclusivement de S-2F *Tracker* en 1968 ; il avait dans les années précédentes, mis en œuvre les *Corsair* F4U-5 et F4U-5NL de "l'Aviacion Naval".

La veille de l'exercice, le LV MONTIGNEAUX m'a désigné pour nous représenter à un briefing général avec les participants, pilotes et officiers opérations de l'*Independencia*. Cette réunion se tenait à Buenos Aires dans une antenne de l'Armada sur l'aérodrome de Ezeiza. C'est avec un *Alizé* de la 9F que j'ai rallié la capitale en atterrissant sur l'aérodrome de "Aeroparque" qui se trouve pratiquement en ville, à l'embouchure Rio de la Plata. À mon arrivée dans la salle de briefing, l'accueil par les pilotes argentins a été tout de suite cordial et chaleureux. Pour cet exercice dans lequel nous étions les raids attaquant l'*Independencia*, des chasseurs *Cougar* F-9F de l'Armada basés à terre devaient assurer la défense aérienne de la force navale argentine. Lorsque le point du déroutement possible sur une base à terre fut abordé, il fut précisé que le seul moyen de navigation dont disposaient les deux aérodromes était une balise radiocompas (NDB : Non Directional Beacon) et sa procédure associée. Je rappelais alors que l'*Étendard* n'était pas équipé de ce système, ni d'aucun autre d'ailleurs. L'officier opérations d'Ezeiza déclara que dans l'éventualité d'un déroutement par mauvaises conditions, nous pouvions compter sur un guidage radar.

L'exercice s'est déroulé sans aucun problème le 2 novembre, nous n'avons rencontré aucune opposition, mais nous avons eu l'impression d'être les seuls à jouer sérieusement le jeu. Mon camarade SURVIELLE sur un *Étendard* IVP put faire de magnifiques photos et un peu de patrouille serrée sur les *Cougar*, pas du tout belliqueux. En fin de piqué de nos attaques sur le porte-avions, le pont grouillait d'une foule de marins qui saluaient amicalement notre passage. Visiblement, ils n'étaient pas "au poste de combat".

Les jours suivants, la marine argentine organisait un débriefing de l'exercice. Des représentants de la 17F et de la 9F y étaient souhaités. Le LV MONTIGNEAUX désigna le chef des opérations de la flottille, le LV CHAPPLAIN et moi-même ; probablement qu'avec la pratique de l'espagnol pour moi, nous avions tous les deux un teint basané qui se rapprochait de celui des gauchos. Le matin du 5 novembre, nous sommes tous les deux convoqués à la passerelle pour y recevoir les recommandations du CV WACRENIER commandant le *Clemenceau*. Ce vol vers l'Argentine ne devait faire aucune vague, il n'était l'objet d'aucune autorisation de survol et hormis les Argentins et nous, personne n'était au courant de notre mise en place à Buenos Aires. Le commandant nous mit également en garde contre les boissons qui pourraient nous être servies et qui étaient, semblait-il, redoutables.

En fin de matinée du 5 novembre, notre patrouille a été catapultée à destination du terrain international de Ezeiza, j'étais pour ce vol, l'équipier de CHAPPLAIN. Les conditions météorologiques excellentes, ciel bleu, visibilité parfaite, étaient propices à un transit basse altitude, le faible éloignement du terrain d'arrivée nous le permettait.

Notre navigation nous faisait passer le trait de côte près de Mar del Plata, ville qui est au sud de Buenos Aires. Le vol se déroulait parfaitement bien, le contact radio avec

Ezeiza Approche établi en procédure anglaise par le leader était excellent. Rien ne semblait s'opposer à une arrivée triomphale chez nos adversaires des jours précédents. Mais la météo était en train de changer, particulièrement la visibilité. Les teintes ocres que prenait l'horizon ne nous laissaient aucun doute : nous approchions d'une couche stratiforme qui commençait à la côte. Qu'à cela ne tienne, après avoir avancé la manette des gaz, une poignée de secondes plus tard nous étions à 3 000 pieds où nous retrouvions une visibilité infinie, mais sous nos *Étendard* une couche de stratus tout aussi infinie ! Très inquiétant également, CHAPPLAIN avait perdu le contact radio avec Ezeiza Approche. Le seul moyen de percée que nous avions étant le guidage radar, le contact radio nous était indispensable. À tous ses appels succédait un silence que je commençais à trouver alarmant. Pendant qu'il essayait toujours de contacter l'approche de notre terrain de destination, nous passions par le travers des torchères de Mar del Plata qui traversaient les stratus dans une verticale parfaite nous donnant ainsi une position géographique sûre. C'était le seul point positif de la situation dans laquelle nous nous trouvions.

Nous n'étions pas les seuls à faire face à ce silence de l'approche, un *Hercules* de l'USAF dans le ton duquel perçait l'énervement multipliait lui aussi ses appels qui n'obtenaient pas plus de réponse que ceux de CHAPPLAIN. Mon leader qui continuait sa navigation cap et montre vers la verticale du terrain d'Ezeiza nous avait fait monter à 20 000 pieds et prendre la vitesse économique. Nous étions arrivés à la verticale estimée du terrain d'Ezeiza. Le point de non-retour était derrière nous et notre affaire se compliquait considérablement. Lorsqu'on n'a pas tout essayé, on n'a rien essayé dit-on, aussi lui ai-je proposé de contacter l'approche en espagnol. Il a accepté : - *Ok, deux prenez la tête*. Je me suis senti très honoré par la confiance qui m'était faite... je n'en demandais pas tant ! La langue de Cervantès ne m'a été d'aucun secours et n'a modifié en rien le silence consécutif à mes appels. La situation était devenue franchement grave vu l'autonomie restante, et les solutions qui se présentaient à nous peu nombreuses, si le contact radio persistait à échouer. Ces options étaient d'ailleurs au nombre de deux, soit le passage sous la couche ! Soit l'éjection !

C'est à ce moment de mes sombres réflexions que ce que je qualifie toujours aujourd'hui de miracle s'est produit : j'ai vu en dessous de nous, se détachant parfaitement sur le blanc des stratus, 4 *Alizé* en formation de manœuvre évoluant comme à la parade, probablement dans le pattern du NDB d'Ezeiza. J'avais leur fréquence privée flottille, j'établis immédiatement le contact radio avec le leader qui était le CC SCHMIT commandant la 9F. Les *Alizé* sont bien dans le circuit d'attente du radiocompas d'Ezeiza, ma décision est prise, je la propose à CHAPPLAIN qui approuve.

Je demande au leader des *Alizé* de m'annoncer lorsqu'il sera à 30 secondes de la balise puis le top vertical. J'ai l'intention de descendre sur les *Alizé*, coordonner mon passage avec leur position à la verticale de la balise puis débiter ma percée, CHAPPLAIN en patrouille serrée, avec un vario minimal jusqu'à la prise de vue du sol. J'ai proposé cette

solution à CHAPPLAIN qui m'a donné son accord. Je m'appuyais dans ce choix sur le fait que j'avais survolé la région deux jours plus tôt, que j'avais constaté l'absence totale de relief, qu'au cap retour après avoir parcouru la goutte d'eau représentant la percée, si je ne trouvais pas la piste, je ne pouvais pas à ce cap-là manquer Buenos Aires que nous survolerions avant de nous éjecter en mer.

Pour l'instant, je ne voulais même pas penser à la deuxième option. J'ai eu un bon accrochage radiosonde qui m'a permis de négocier à 180 nœuds et un vario tout juste négatif, CHAPPLAIN toujours en patrouille serrée, notre arrivée sous la couche à moins de 300 pieds. J'ai pris immédiatement le cap inverse vers le terrain, nous volions entre 100 et 200 pieds avec une visibilité de l'ordre de 1 500 mètres. Et le deuxième miracle s'est produit : nous avons survolé les marques d'entrée de bande à cette hauteur, la piste faisant un angle de 30° avec notre trajectoire.

- *Deux, vu les marques d'entrée ?*

- *Visuel !*

- *Chacun pour soi !*

Circuit d'atterrissage entre 200 et 300 pieds, atterrissage et, sur la fréquence, le troisième miracle :

- *Bienvenidos los franceces !*

À la descente des avions, nous avons été accueillis par madame Jacqueline AURIOL qui participait à une exposition de produits aéronautiques français. Après nous avoir demandé quelle méthode de percée nous avions utilisé, nous sommes restés très vagues dans notre réponse, elle nous a dit avoir apprécié notre arrivée.

À notre retour sur le *Clemenceau*, après avoir accroché le brin n°2 comme si de rien n'était, nous nous sommes rendus dans notre salle d'alerte où le commandant MONTIGNEAUX nous attendait pour le débriefing. Il fut convenu que pour l'instant, nos péripéties ne sortiraient pas de cette salle d'alerte pour ne pas inquiéter le commandant du *Clemenceau*.

Ce vol sur *Étendard IVM* occupe une grande place dans mes souvenirs de vol. Grande comme l'est le respect admiratif que m'a inspiré Jean-Pierre CHAPPLAIN par son comportement tout au long de cette aventure dont il savait que les chances de réussite étaient d'une sur deux. Je le vois encore en patrouille serrée à ma droite lorsque les stratus s'assombrissent par l'approche du sol, que la radiosonde passe par 400 pieds en diminution et que je garde toujours le vario négatif en attendant la vue du sol. Pas un mot, pas un murmure, rien n'est venu perturber la concentration que nécessitait mon pilotage à ce moment-là. ***Je crois bien que cela s'appelle la confiance.***