

Crazy Flight

Jean-François Bacherot (EA75 - Duthoit)

Ayant bénéficié d'un échange au sein de la Royal Air Force, notre camarade nous fait partager, encore une fois, son expérience des relations franco britanniques.

Cette année-là, je suis à la tête d'une escadre de Mirage 2000N dans le Nord-Est de la France. Et ce jour-là, je reçois le général commandant les forces aériennes stratégiques en visite. Alors que nous parcourons le long couloir de l'escadron « à la tête de sioux », je lui fais part de mon point de vue sur la complémentarité entre mission conventionnelle et mission nucléaire. Sujet passionnel qui, au sein des FAS à cette époque, voit s'affronter les Anciens et les Modernes. Soudain, mon général m'arrête et me fait face :

« Ah, j'oubliais ! Dans quelques semaines, j'accueille le chef du Strike Command de la Royal Air Force. J'ai pensé à vous. »

Je le vois arriver mon général. C'est un officier brillant et dynamique qui n'a pas attendu Steve Jobs pour penser en dehors de la boîte. Il a, à son actif, quelques innovations qui ont fait progresser la sécurité des vols de l'Armée de l'air. Bref, un homme à idées. De celles qui bousculent. Surtout ceux qui doivent les mettre en œuvre...

Mentalement, je prends la posture du demi de mêlée qui, lors d'un « crunch », voit débouler un pilier anglais en plein élan.

« J'ai prévu de l'accueillir en tout début de journée à Istres et, au déjeuner, il me raconte son vol sur M2000N »...

Je plonge pour plaquer :

« Pas de problème, mon général. Un vol simple, un bon briefing et on lui alignera les centrales en place arrière... »

– ... en place avant. »

Piétié le demi de mêlée. Des mains, je cherche la rampe de l'escalier tout proche :

« Votre invité a été pilote d'essai, il a volé sur 2000 en échange ?... »

– Non. Pilote sur Harrier et Tornado, c'est tout. »

Et il conclut dans un grand sourire :

« Je compte sur vous, n'est-ce pas ? Bien sûr, vous avez carte blanche »...

Une préparation sincère et véritable

Je ne me souviens pas précisément de ce que j'ai pu bredouiller en guise de réponse. Sans doute quelque chose du genre « Je vais étudier cela ». De toute façon, mon général a retenu « Pas de problème ». Encore accroché à ma rampe, je le vois s'éloigner dans le couloir.

Consultés dès le jour suivant, mes commandants d'escadron sont proches de la rébellion :

« Mon colonel, ce n'est pas raisonnable ! »

Difficile de leur donner tort. Le Mirage 2000N est un véritable biplace de combat et, dans le cockpit arrière de l'officier systèmes d'arme, on ne dispose, pour piloter l'avion, que d'un manche, d'une manette et d'un badin. La visibilité vers l'avant en moins. Et compte tenu du temps disponible le jour venu, le recours au simulateur est exclu.

Je décide donc de débiter une préparation « sincère et véritable », mais au premier grain de sable, d'aller retrouver mon Grand Commandeur et de lui annoncer, preuve à l'appui :

« Mon général, on a essayé, ça ne va pas être possible. »

Et l'histoire s'arrêtera là. Même pas de quoi écrire un article pour *Le Piège* un quart de siècle plus tard.

Avec toute la rigueur « nuc », un profil de vol très précis est élaboré. Tel le « bandeau » de la PAF, il sera hors de question de sortir de l'épure. Une « *flip chart* » est confectionnée spécialement pour l'occasion. En anglais, *of course*.

Premier bac à sable en vue : le passage à l'académie du Mirage 2000 à Dijon³... J'exige de pouvoir m'entraîner en place arrière sur 2000B. Demande accordée, sans la moindre discussion, *damn* ! Bien sûr, la place arrière du 2000B est notablement différente

de celle du 2000N mais, à mon grand soulagement, un seul vol suffira pour me ramener à mes vieux réflexes de pilote de Jaguar⁴. Même sans VTH ni incidencemètre, un 2000, au moins, ça plane et ça pousse...

Une transformation rapide NOSA⁵ sur 2000N est ensuite demandée aux FAS. Là encore, aucun vent de sable ne vient de Taverny. Au sein de l'escadron « au clébard », on m'affecte un NOSA et un pilote, tous deux triés sur le volet, pédagogues et volontaires. Je mesure aujourd'hui combien leur aide a été déterminante. Au passage, je vérifie l'adage : « NOSA, c'est un métier. » À l'issue d'un cursus express en deux vols, et par un humour de circonstance, le commandant d'escadron me décerne une qualification NCO⁶ avec la mention « passable ». Un « *fake* » qui m'honore quand même beaucoup et que je conserverai précieusement.

Le D-Day arrive

À Istres, tout est prêt. Mais à l'escadron « du Fennec », le bien nommé « renard des sables », c'est le Sahara qui se présente à mes yeux réjouis ! Ce matin-là, notre invité est venu avec sa météo : la Provence nous gratifie d'un de ces brouillards dont seule l'Angleterre a le secret. Le briefing prévu, pas moins d'1 h 30, est néanmoins entamé. L'ambiance est détendue. On a même prévu la tasse de thé. Il ne sera pas venu pour rien...

Cockpit pilote, siège éjectable, ... tout y passe. Très attentif, mon pilote absorbe l'injection massive mais je le sens maintenant moins détendu. Du coin de l'œil vers la fenêtre, il perçoit comme moi le brouillard qui se lève lentement mais sûrement. *Damn again* ! On s'attarde sur le rallumage en vol, seulement accessible depuis la place pilote. Ambiance. Et lorsqu'on part à l'avion, c'est une « tempête de ciel bleu » qui nous accompagne. Même pas le moindre espoir





Air Chief Marshall Sir Michael Graydon.



Une formation de deux Mirage 2000N.

de Mistral. La mise en route est parfaitement « nominale ». Je me dis que la fiabilité de ces avions modernes devient ennuyeuse. De toute façon, l'avion « recharge » était prévu. *Exit* donc le dernier grain de sable et *alea jacta est*...

Roulage et décollage sont des non-événements. On se détend un peu. Conformément à un planning en béton armé, on monte d'abord en moyenne altitude pour une prise en main. À sa façon de remuer l'avion, je me rends compte assez vite que mon pilote a tout compris des commandes de vol électriques et de la régulation moteur du 2000. Il jubile en passant sa série de voltige. Entre anciens pilotes de Jaguar, de Harrier et de Tornado, on se comprend... Je dois quand

même le ramener à la réalité du timing et du pétrole. On part en très basse altitude vers les Cévennes, *as planned*. Je suis bluffé par l'aisance de mon pilote. On enchaîne *runs*, modes SDT⁷ et profils de tir. Tout le programme y passe. Le timing aussi. Et comme on est en France, le *lunch time* est sacré, n'est-il pas, *sir*? Il est ! Retour donc.

Pour l'atterrissage, il ne me vient même pas à l'esprit de reprendre les commandes à mon pilote d'un jour. D'ailleurs, il m'exécute un de ces *kiss* comme on en fait peu.

De retour au parking, face à l'inévitable photographe, notre *Air Chief Marshal* arbore un sourire de gamin avec des étoiles dans les yeux. Derrière, dans mon cockpit, je décompresses. Grosse fatigue. Je me dis que le

2000N est une machine extraordinaire, que j'ai eu affaire à un pilote hors pair, mais que, vraiment, on vient de faire un vol de fous.

Me revient alors en mémoire la citation d'un homme célèbre : « Parfois, les fous ont raison. » *Damn*, encore un Anglais⁸... ! ■

- 1- Comme il se doit, n'est-ce pas ?...
- 2- Check-list de procédures normales (« la verte ») et secours (« la rouge ») emportée en vol par les équipages.
- 3- La « 2 », un bac à sable ?! Honni soit qui mal y pense...
- 4- Pour ne pas dire « réflexes de vieux pilote de Jaguar »...
- 5- Navigateur officier systèmes d'armes.
- 6- Navigateur de combat opérationnel.
- 7- Suivi de terrain.
- 8- Winston Churchill.

Piqûre de rappel n°56

Lucien Robineau (51 - Jeandet)

Nul n'est censé ignorer la Loi

La Constitution énonce en son article 2 : « La langue de la République est le français ». Cette règle, qui confirme l'Ordonnance de Villers-Cotterets (1539), fut introduite lors de la révision de 1992, afin de contrer des dérives déjà suspectes. Cela n'interdit pas à un arcandier berrichon de déroger des berdineries en déliant des calons, siéte su sa béroutte : le patois reste la graine d'où a germé le français. Pas le franglais, ni les relents du panurgisme de snobs qui se croient malins d'employer des formules exotiques dont ils ignorent le sens. Une étrange maladie s'est ainsi déclarée en cette fin de 2019 dans les publicités où éclosent les pustules des Black Friday, Black Friday Weeks, Blue Friday (une thalasso), Yellow Friday (La Poste), Grey Saturday (une librairie). Entraîné par cet élan, un café s'annonce « Better everyday, offre Black Week ».

Un colloque scientifique, organisé à Paris par un think tank¹ français, pour un auditoire français, avec des intervenants français, sur un sujet de l'actualité nationale indique des points de repère sur son flyer² : petit-déjeuner networking, keynote speaker, one-to-one, pause networking, one-to-one, keynote speaker. Ces comiques savent-ils que tout cela est illégal ?

Supplément gratuit

Baudelaire dénonçait déjà les prémices de ce travers : « Frères qui trouvez beau tout ce qui vient de loin », (Le Voyage, in Les Fleurs du mal, 1857).

1- sans doute un groupe de réflexion? 2- sans doute son prospectus.