

Chroniques

PILOTE DE CHASSE AU CANADA

Certains jeunes pilotes de combat ont la chance, dans le cadre d'échanges avec des nations amies, d'effectuer des séjours dans des Armées de l'Air étrangères. Ces séjours sont pour eux l'occasion d'un enrichissement certain, tant sur le plan humain que professionnel.

Le Piège est heureux de publier ici les impressions d'un de ces pilotes.

Le Labrador, le Groenland et l'Islande sont bien petits au milieu de cette immensité d'eau. « Saguenay Alpha three, clear for wet contact, left hose ». Finies les rêveries, me voici parti pour le cinquième et dernier ravitaillement en vol avant d'atteindre Nancy-Ochey. Je ne sais pas encore qu'à l'arrivée, nous défilerons en box, de nuit, après plus de 6 heures de vol !... tant qu'on a l'entraînement !... la mer a beau être belle et bleue, mes chances de survie en cas de bain forcé sont minimales. Heureusement les redondances du F5 : 2 réacteurs, 2 circuits hydrauliques et électriques indépendants, ont de quoi calmer mes anxiétés.

Une bonne bête ce F5 : simple, très manœuvrable, il ne connaît ni la vrille, ni le décrochage compresseur ; quant à l'extinction le « tiger start » s'en joue avec aisance et décontraction : vous connaissez beaucoup d'avions que l'on rallume en avançant la manette des gaz en pleine P.C. ? Oh ! certes, il n'a pas l'électronique du Mirage III E, mais venez le chercher en dessous de 20 000'. S'il équipe l'« Aggressor Squadron » de l'U.S.A.F. (escadron d'instruction au combat), ce n'est pas par hasard.

Revenons à mon séjour au Canada. Il a débuté par un long stage (4 mois) de transformation sur F5 à Cold Lake, assez loin dans le nord de la prairie. Accessoirement, ce stage m'a permis d'améliorer mon anglais car, même pour les nostalgiques du F100, l'anglais ne s'arrête pas à Nose Wheel (steering) et Windshield (defrost). Je suis alors arrivé en escadron à Bagotville (Québec) : la 433^e ETAC (Escadrille tactique de combat). Les activités n'y diffèrent pas de celles de la FATAC : assaut, reconnaissance et appui-feu. On y pratique aussi le combat mais par période bloquée de 2 à 3 semaines.

La première grosse satisfaction est le rythme des vols. Sans être un « time hog » (crevard), tout pilote peut espérer une moyenne de 30 heures de vol par mois (j'ai une fois approché les 50 heures). La seconde est que le pilote en escadrille que j'étais, peut rentrer chez lui à l'issue de ses vols sans avoir à attendre 17 heures 30. Mais jetons un cil sur la façon dont s'effectuent les missions.



F5 en vol

L'assaut se pratique comme en France, à cela près que l'on vole plus bas (250') et plus vite (sans limitation). La configuration du pays s'y prête : 80 % des vols TBA se font au-dessus de régions pratiquement inhabitées. Saine habitude : une ou plusieurs interceptions basse altitude sont souvent prévues.

La mission de reconnaissance était nouvelle pour moi. J'en dirai que, pour un pilote français au Canada, un pilote de reco. est un pilote de chasse... studieux. Il m'a fallu assimiler un grand nombre de mots techniques anglais dont je ne connais toujours pas l'équivalent français. J'ai dû également apprendre à maîtriser le maniement des 4 caméras qui équipent la pointe du F5 version reco (50 % des avions de l'escadron sont ainsi équipés).

L'appui-feu, quand il est réel (souvent), devient passionnant. J'ai ainsi tiré plus de bombes, roquettes, obus, napalm que n'importe quel pilote de chasse français de ma génération (jusqu'à 76 roquettes en salve). Les « Grunts » (biffins) affectionnant les terrains vallonnés, le tir est parfois impressionnant, les résultats médiocres ! Ajoutons que grâce au ravitaillement en vol, aucun champ de tir n'est inaccessible.

Ces ravitaillements qui m'ont permis de connaître entre autres la Floride, la Californie, le Grand Nord... facilitent les déploiements dans cet immense pays (Vancouver-Halifax = 2 fois Paris-Moscou). Nous sommes en déplacement 1 mois sur 4 environ. Ajoutons à ce propos, que s'il existe des PI, PO, SCP et CP tout leader outre ses fonctions en vol peut être aussi chef de détachement. A ce titre, il est responsable des ordres de vol, des mécaniciens, des avions, etc... (Imaginez un pilote français, pendant une campagne de combat incluant des escadrons américains, faisant les ordres de vol avec son collègue de l'U.S. Marines !).

Passons au « weather report ». Le pays, merveilleux en été, est extrêmement froid en hiver. Il n'est pas rare d'avoir — 40°C pendant plusieurs jours ce qui, avec la correction due au vent, peut donner jusqu'à — 70°C. J'ai même vu des avions trainer en circuit d'atterrissage. L'équipement de vol est, bien sûr, adapté à ce froid. Il permet de survivre quelques jours après une éjection à condition de mettre en pratique l'enseignement des « survival courses ». Ces cours de survie effectués sur le terrain pendant 24 heures sont l'occasion de pêches miraculeuses (300 truites saumonées à 5, pêcheurs à vos lignes !).



Campagne de combat en ARIZONA (U.S.A.), janvier 1977. Retour de mission, 2 F5, 1 F4 Phantom, 1 A4 Skyhawk.

Les escadrons canadiens ont gardé de la R.A.F. à qui elles doivent leur formation : l'esprit et les traditions, en particulier le calme et le « self-control ». L'erreur est admise et il serait déplacé de hausser le ton. Ainsi les pilotes ne semblent jamais indignés ou menaçants au cours des débriefings même après un vol désastreux, les combats ne semblent pas avoir été gagnés par tous les combattants. Cette parfaite maîtrise s'altère cependant le vendredi soir au cours du T.G.I.F. (Thanks God It's Friday). Tous les officiers de la base y sont présents (sans leurs épouses), on y boit beaucoup de Rye (whisky canadien très bon) et de bière ; c'est le moment où jamais de dire ce que l'on pense à qui l'on veut, personne ne s'en formalisera.

Que dire en conclusion ? D'abord souhaiter bon courage à mes successeurs. Le début du stage n'a rien d'agréable, le problème de langue est réel mais l'expérience professionnelle et humaine que j'en retire compense largement ces désagréments. Ensuite, souhaiter que ce type d'échange se développe. Il est bien certain que la coopération avec nos alliés ne peut être pleinement efficace que dans la connaissance mutuelle des méthodes de travail, la connaissance de la langue (là, c'est à sens unique) et l'entraînement au cours d'exercices multinationaux.

Merci à tous mes amis canadiens et à la chasse.. bordel.

DE NOMAZY (68)