

VIVA ZAPATA

ou

FANTOMES MEXICAINS EN BAVIÈRE

6 h. Depuis une heure déjà, l'humidité de l'abri pénètre doucement sous l'anti-g. Avec les premières lueurs, le brouillard se lève. Soudain, la lampe verte et le rotatif jaune s'allument : SCRAMBLE ! Démarrage, roulage, alignement, l'équipier arrive à son tour ; lâcher des freins, train rentré virage au cap 330 à 1 500 pieds. Après avoir franchi le fleuve, redescendre à 250 pieds.

Un jour d'exercice comme les autres ? Eh oui, à ceci près que le fleuve s'appelle le Danube et que les avions sont des F-4-F « PHANTOM II » de la 74^e Escadre de Chasse de NEUBURG (R.F.A.).

I) Présentation

1) La région et les gens

Que ce soit pour les châteaux grandioses de Louis II, par la fête de la bière ou par son beau Danube bleu, la Bavière ne peut pas laisser insensible : fière de son titre d'État Libre, recouverte de champs de houblon et de bois touffus, parsemée de petits villages aux églises à bulbes, elle saurait rendre romantique un polytechnicien.

Ses villes, et tout spécialement Munich, sont des pôles étonnamment attractifs qui ont su renaître de leurs cendres récentes.

La gastronomie bavaroise n'est pas réputée pour sa légèreté, mais on apprend vite et avec plaisir à déguster les différentes sortes de bières et de charcuteries, qui sont au moins aussi nombreuses qu'en France les vins et les fromages.

Couronnant le tout, le bavarois est excessivement accueillant et francophile : les liens historiques sont restés très présents et se retrouvent dans le vocabulaire quotidien ; quand quelqu'un à qui vous aurez rendu service vous dira « merci ! », n'essayez pas de poursuivre la conversation en français, c'est devenu un mot bavarois au même titre que « pardon », « parapluie », « trottoir » (on se demande bien pourquoi...) et beaucoup d'autres !

L'art de vivre bavarois est très méridional et se différencie nettement de celui du Nord de l'Allemagne (tout ce qui vit au-delà du Danube étant systématiquement et avec mépris qualifié de « prussien »).

2) La défense aérienne allemande

La République fédérale d'Allemagne appuie principalement sa défense aérienne sur l'artillerie sol-air (qui appartient à l'Armée de l'Air). Celle-ci manquant par nature de souplesse, on lui adjoignit des escadres de DA : on en avait prévu cinq, mais les crédits ne suivant pas, on se contenta de deux, une tout au Nord (Jagdgeschwader 71 « RICHTHOFEN ») et une au Sud, la Jagdgeschwader 74 « MOLDERS ». Toutes deux sont équipées de F-4-F « Phantom II ».

3) La base de Neuburg

Elle fut créée en 1936 comme École de Tir, mais dès 1938 elle fut utilisée comme École de VSV (la météo quotidienne continue à nous rappeler pourquoi...). En 1944, elle fut écrasée sous les bombes américaines (elle abritait alors une escadre de Me 262).

Elle est divisée en deux zones distantes de quelques kilomètres et reliées par une route privée de la Bundeswehr : une zone vie et support et une zone opérationnelle.

Reconstruite en 1961, elle porte le nom d'un as de la Première Guerre : WILHELM FRANKL.

4) L'escadre

Créée en 1961 sur F-86-K, elle fut transformée sur F-104-G en 1964, puis sur F-4-F en 1973. En novembre de la même année, elle prenait le nom de MOLDERS (héros de la guerre d'Espagne, des campagnes de France et de Russie et de la Bataille d'Angleterre, il trouva la mort en 1941 dans l'accident d'un avion de transport qui l'emmenait à Berlin pour une réunion ; il avait 27 ans, était Colonel et occupait les fonctions de Général Inspecteur de la Chasse. On peut voir à l'École de l'Air le foulard qu'il portait lorsqu'il fut abattu pendant la campagne de FRANCE).

Il est à noter que ce que les allemands appellent « Escadre » (GESCHWADER) correspond en France à la Base Aérienne. Elle est organisée sur un mode centralisé (type école) et se repose sur trois piliers :

- une Division des vols (l'équivalent de l'Escadre française),
- des Services techniques et
- un Groupe support.

5) L'avion

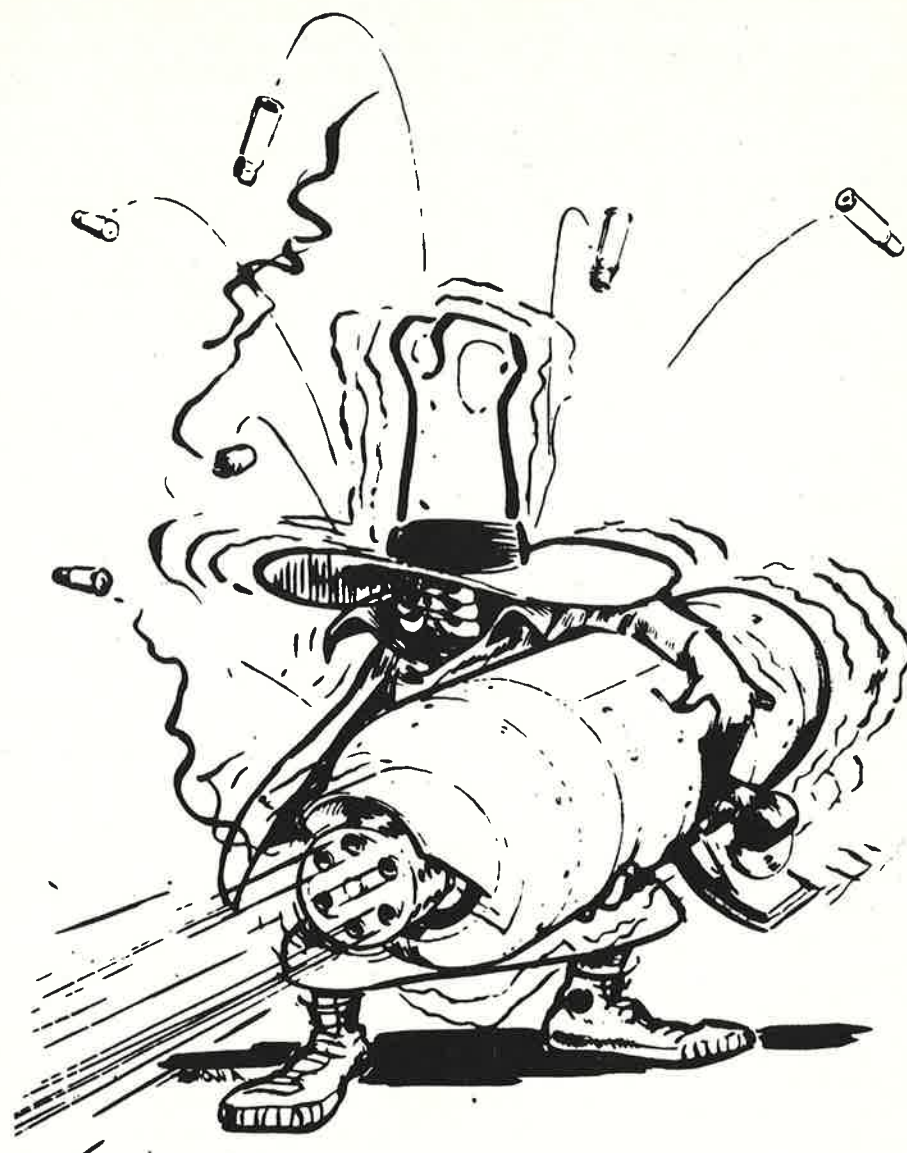
Le Mc DONNELL-DOUGLAS F-4 « PHANTOM II » a effectué ses premiers vols en 1954. Le modèle « F », lui, date de 1972 et fut, depuis, sans cesse modernisé.



Il est actuellement équipé de deux moteurs J-79 lui fournissant une poussée en PC max de 17 tonnes, et armé de :

- quatre missiles Sidewinder AIM-9L infrarouges tous secteurs,
- un canon Gatling hexatube de 20 mm aussi puissant que précis (cadence : 6 000 coups/minutes !).

En configuration normale, on vole avec un imposant bidon ventral qui ne grève pourtant en rien les performances de l'avion.



II) Un Français chez les Mexicains

C'est au début de l'été 1981 que j'arrivai à Neuburg, fort de mes quelques années d'allemand (deuxième langue !) au lycée. Heureusement, chacun à l'escadron parle anglais (l'entraînement en vol s'effectuant aux U.S.A.), mais hors de la base, il faut comprendre le dialecte bavarois, ce qui n'est pas une mince affaire ; pourtant quelques bières aidant (la dose de base étant le demi-litre), tout devient facile...

C'est par un pot à la Tequila et au citron vert que je fus accueilli par le deuxième escadron qui porte le nom typiquement allemand de « ZAPATA » ; cette unité est la seule de la Luftwaffe à être baptisée ; mais pourquoi Zapata ? Deux légendes courent actuellement :

— au cours d'une inspection par mauvaise météo, l'escadron aurait offert à un général un « show » mémorable qui lui aurait fait dire : « Ces gens-là volent comme des mexicains ! »,

— lors de la transformation de l'escadron sur F-104 qui se déroula au Nouveau-Mexique, quelqu'un se serait intéressé à Emiliano Zapata, ce guerillero sans pitié qui aimait la cruauté gratuite, et il aurait lancé l'idée.

Toujours est-il qu'une demande officielle fut adressée au gouvernement mexicain qui parraina bien volontiers l'escadron et envoya un drapeau, un portrait de Zapata et différents souvenirs qui ornent la salle de repos.

1) La transformation

La transformation sur F-4 se fit pour moi à Neuburg, aussitôt suivie d'une « germanisation » qui me permit de voir combien les tactiques, idées de manœuvre et procédures sont éloignées de ce qui se pratique en France.

La transformation elle-même et l'accoutumance sont à diviser en trois volets :

- l'avion : il est lourd mais sa motorisation est impressionnante et autorise les mouvements de manettes les plus brutaux ; la visibilité n'est pas des meilleures mais le système d'armes, sans cesse rénové, est plus que compétitif ; quant aux commandes de vol, elles sont très efficaces mais on est loin du confort Dassault,

- le travail en équipage : je n'apprendrai rien aux anciens du Vautour en disant que la vie à deux m'a conquis. Tout particulièrement pour la mission de l'escadre (défense aérienne à basse et très basse altitude), une deuxième paire d'yeux et un partage efficace des responsabilités apportent un bonus inappréciable. Mais il faut apprendre à parler pour raconter ce que l'on voit, dire ce que l'on veut, etc., toutes choses peu évidentes pour un ancien chasseur monoplace,

- le langage : bien que l'on se parle en allemand dans le cockpit, tout ce qui sort de l'avion ou y entre se dit en anglais, ou plutôt en américain ; et il s'agit là d'une joyeuse mixture de procédures et d'argot qui demande une certaine acclimatation.

Pour conclure la phase de transformation, qui dura environ trois mois, il me fallut effectuer trois tirs pour redevenir opérationnel :

- un tir missile, suivant la séquence suivante :

- 1) tirer une roquette « lente » à flamèches que l'on portait sous l'aile droite,
- 2) attendre cinq secondes,
- 3) dès que les paramètres sont bons et que le son engin apparaît, tirer le missile que l'on avait sous l'aile gauche.

Et ça marche !

- un bombardement sous 30° (chose inconnue pour moi depuis Cazaux),
- une qualification au canon air/air.

2) L'organisation

L'escadron est divisé en trois escadrilles (A, B, C) qui n'ont pas de traditions ; la « Charlie », que je commande depuis l'été 1982, est assez cosmopolite : un français, treize allemands et deux turcs. Quand l'on sait que l'autre escadron abrite un américain, on peut voir que l'escadre est très ouverte sur l'OTAN.

Les tâches annexes sont à peu de chose près les mêmes qu'en France, à ceci près qu'elles sont réparties entre les cinquante officiers navigants et que ceux-ci peuvent s'appuyer sur une bonne dizaine de personnels sous-officiers administratifs appartenant à l'escadron.

L'activité aérienne est très soutenue : la fourchette normale annuelle va de 180 à 240 heures !

Quant au rythme de travail, il favorise beaucoup les temps libres : un escadron vient le matin à 7 h 30, vole jusque vers 14 h et rentre à la maison à 15 h 30, l'autre arrivant pour son briefing à 14 h 30 et restant jusqu'à la fin du vol de nuit. L'escadron « de l'après-midi » ne vole pas le vendredi, mais fait du sport et de l'instruction de 8 h à 13 h. Et les horaires sont permutés toutes les semaines entre les deux escadrons.

Chaque escadron ayant une véritable cuisine, on prend sur place ses repas de service, ce qui évite les courses au mess entre un debriefing et un briefing ; mais en contrepartie, les contacts avec les autres unités en souffrent.

3) Les missions

La mission de l'Escadre est, comme nous l'avons déjà vu, la Défense aérienne à basse et très basse altitude ; l'entraînement est facilité par la possibilité de voler en VFR jusqu'au niveau 100 (10 000 pieds), mais le taux élevé d'occupation des sols et l'incroyable densité des zones réservées, dangereuses, interdites ou autres le rend tout de même assez délicat.

Les manœuvres et exercices divers sont très nombreux (aux niveaux OTAN, national ou escadre), les deux grands moments de l'année étant deux déplacements à l'étranger :



• DECIMOMANNU (Sardaigne) pour le tir aérien sur Darts remorquées et les combats dissymétriques dans la zone de combat ACMI/R aux restitutions fabuleuses (avec pour « adversaires » des F-5, F-14, F-15, F-16, FGR2, HARRIER...).

• GOOSE BAY (Labrador) pour l'entraînement à la chasse à très basse altitude (les limites officielles sont 100 pieds et 600 kt) ; le paysage y est superbe, avec de grands plateaux boisés, des vallées très encaissées et d'immenses lacs bordés de falaises vertigineuses ; la densité de population approche zéro (de plus, les gens n'ont pas de téléphone pour se plaindre des nuisances) et le terrain de déroulement le plus proche est Gander (Terre-Neuve) à... 330 Nm (620 km). Il arrive relativement fréquemment que des avions rentrent à la base avec des morceaux de branches dans les bords d'attaque (le Phantom encaisse très bien) mais le taux d'accidents, lui, reste très bas (deux avions en trois ans). Chaque équipage reste deux semaines à Goose Bay, les avions étant emmenés en Non-stop (cinq ravitaillements, 6 heures de vol) au début du printemps et ramenés en Allemagne à la fin de l'automne.

Je n'oublierai pas non plus les campagnes de combat contre des escadrons français (Dijon, Colmar) qui laissent toujours des souvenirs éblouis aux allemands (Ach ! La kastrônômie vranzaise...) ni non plus, pour terminer ce rapide tour d'horizon, les vols « Cross-Country » : prenez deux pilotes, deux navigateurs, faites leur préparer un itinéraire à destination d'une base OTAN n'importe

où en Europe, donnez-leur deux Phantom le vendredi matin et demandez-leur d'être de retour le lundi soir, ils pourront par la suite vous raconter le soleil de minuit au Cap Nord, les derviches tourneurs au fin fond de la Turquie, le Fado de Lisbonne, les plages grecques ou encore... les huîtres de Landivisiau et le charme des Bretonnes !

En me relisant, j'ai peur d'avoir fait un tableau un peu trop idyllique de la situation ; j'avoue avoir très vite oublié les menus problèmes d'adaptation du début et être parfaitement heureux d'avoir pu vivre cette expérience. Mais l'heure de la relève va bientôt sonner et j'espère aujourd'hui avoir su éveiller l'intérêt de successeurs potentiels.

ABRIAL (73)

