

La Défense des couloirs de Berlin

Pierre AMARGER

Site de la 11^e Escadre de chasse <https://www.pilote-chasse-11ec.com/8161-2/>

Le charme de la 11^{ème} 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 6^{ème} 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 !



Le centre de sécurité

La salle de coordination était armée par des officiers russes, français, américains et anglais : voir photos en 1990.



La salle, avec CHARLES, BEAUDOUX, AMARGER et ?



Inter alliés

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 Weapons Meet**, je fus rapidement lâché sur F-100D après 4 vols sur le biplace. Quelques mois plus tard les biplaces furent regroupés au 3/11 qui 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 assistes 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 du 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 50 cm 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 Controller). 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 jusque 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 200 lbs, puis ATR final.

Un petit incident : le *Harrier* se pose verticalement, aérofrein partiellement sorti pour stabiliser l'avion. Dans ce cas précis l'AF étaient 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 Cdt 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 7 Nm 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 20 000 ft, 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 5 000 ft en spirale descendante vers la piste 09, puis une autre patrouille 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 MTO 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 patrouille de 8 avions dirigée par un CP ancien, silencieux et serein, le Squadron Leader Anglais était en place arrière de l'un des leader 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 entraînions 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 une corde tendue par ses collègues, pour éviter de tomber en bout de table



Le jeu dit du "Porte-avion"

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 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 Cdt 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 poissons fumés ; 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 ... A cette époque **TLP, TAM, Red Flag** n'existaient pas mais il était indispensable de :

- de maîtriser le terrain ou nous serions amenés à combattre, ou du moins ses approches ;
- de maîtriser les procédures Otan et si possible de les améliorer ;
- d'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 en vol de nuit également 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 :

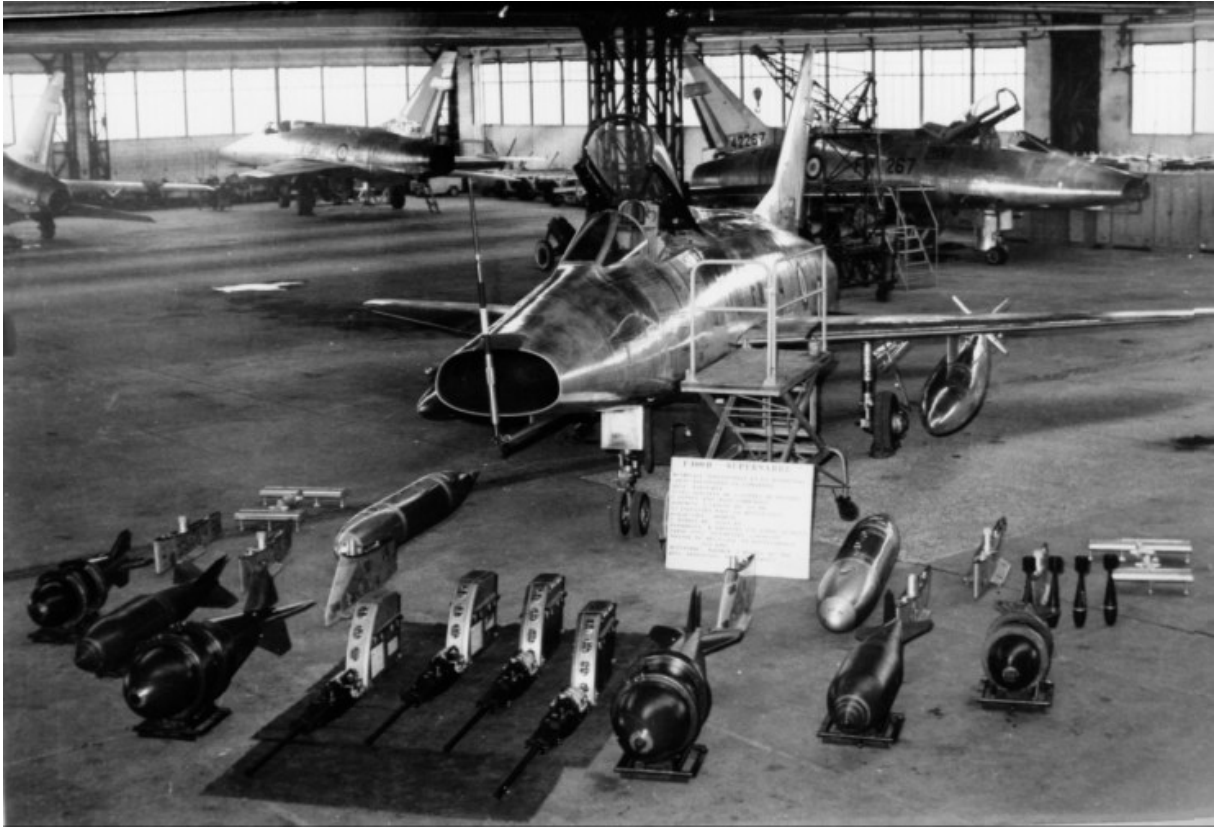
- Le viseur GBRA-4 couplé au télémètre Radar (0 à 9 000 ft) nous permettait des "cartons" en tir Soulé ou Panneau, même à 3 g, même à plus de 35 000' et en supersonique (sur Soulé) . Quand j'ai pu comparer les résultats à ceux des *Mirage III*, *F1* et *Jaguar*, nous étions très au-dessus pour tous les pilotes de la 11EC. Les pilotes de la 11 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 1000 lbs 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 et 40 degrés.
- Le tir des roquettes de 2.75 et de 5 pouces.
- Le tir Napalm.
- Le tir des M-117-R bombes freinées de 750 lbs.
- Le tir canons.

Nos grands chefs – dont le CEMAA, 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 !



Armement du F-100

Quelques chiffres concernant le F-100 :

- 2294 exemplaires furent produits.
- 889 furent perdus par accidents.
- 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.

NDLR : je serai peut être amené à revenir sur “Fassberg” que j’ai eu la chance de faire une fois. Il se passait beaucoup de choses au cours de ces manœuvres, que ce soit en vol ou au sol ; histoire d’en donner un aperçu, je vous propose deux photos qui rappelleront certainement beaucoup de souvenirs à ceux qui ont participé.



Passage “basse altitude”



Le Salambo Théâtre