

Échec à Rebecca

André Mérola (54 – Héliot)

La Guerre froide : vous vous souvenez ?

Rappel sympathique au profit des 20 promos qui n'y ont pas participé

H + 25 minutes (02h 55 du matin) :

Quelqu'un frappe à notre porte ; avec acharnement et un plaisir que l'on devine pervers ! Cet imbécile va d'ailleurs réveiller toute la famille ! Je me précipite :

- « Oui ? »

- Rebecca mon lieutenant ! »

Ce jour semble vraiment mal choisi : par la fenêtre, je vois les tristes HLM, où nous avons été regroupés à notre retour brutal d'Allemagne il y a quelques mois, se perdre dans la pluie, sur fond de forêts sinistres. Tout est sombre à faire peur ! Et personne pour jouer avec nous ! Au moins, en Allemagne, à Lahr, petite ville aux pieds de la Forêt-Noire, une sirène passait dans les rues en hurlant, réveillant également les « civils » et faisant aboyer les chiens. Nous nous sentions moins seuls ! Ici, en cette période de guerre froide, ces petites distractions de militaires n'intéressent personne.

Rebecca est le nom code d'un exercice qui nous traite sans ménagement : sans préavis, presque tous les deux mois, à n'importe quelle heure, pas de durée fixe, il colle au mieux à ce que serait la réalité, en déclenchant le branle-bas de combat dans toutes les unités, états-majors, entrepôts, radars, communications, et naturellement escadres de combat de tout le nord-est de la France. Près de 300 appareils sont concernés, sans compter quelques avions belges ou canadiens qui viendront nous agacer un peu. À cet instant même, toute cette immense armada va s'éveiller brutalement et des escadrons entiers, maintenance comprise, vont éventuellement, dans un premier temps, se déployer sur leurs terrains de desserrement, puis effectuer leurs missions de défense aérienne, d'attaque au sol ou de reconnaissance.

Mais aujourd'hui, le temps est vraiment exécrable. Comme il l'est souvent aux pieds des Vosges : avec des nuages qui courent au ras des arbres et qui s'y accrochent comme s'ils ne voulaient pas aller plus loin. Un temps à ne pas mettre un avion de reconnaissance dehors. Qu'allons nous faire de cette fin de nuit et de cette longue journée avec une météo pareille ?

Nos appareils ne sont capables que de missions sous la couche, « à vue ». Quel farfelu sadique nous précipite pour rien de nos lits douilletts



Rebecca, selon le journal de marche d'un escadron... inconnu ... mais qui se manifesterà probablement dans le prochain numéro.

dans cette nuit cafardeuse ? En tout cas, à ce moment du jeu, notre consigne est simple : sauter dans notre uniforme, pas lavés, pas rasés, prendre notre trousse de toilette, et descendre quatre à quatre les escaliers de notre immeuble. Faire comme si l'impensable guerre était là : l'horreur au milieu de la paix.

Paix donc pour le monde en cette année 1961, où nous sommes les seuls à veiller sur un pays qui dort ! Aux pieds des immeubles, les cars de ramassage font tourner leurs moteurs : personnels de la base, de la 4^e escadre et du 1/33, mécanos, contrôleurs, pilotes, officiers, →

Échec à Rebecca

→ sous-officiers à moitié endormis, s'y sont entassés. Notre chauffeur, qui a des consignes strictes, va démarrer.

H + 1 h 20 (03 h 50) : fin du ramassage.

Le car s'arrête à peine au poste de police. La base est en pleine effervescence. Tous les services ont déjà été activés par les célibataires logés sur place qui, nous voyant arriver trois-quarts d'heure après eux, regrettent ce matin de ne pas habiter en « ville ».

La pluie participe au spectacle. Elle double les lumières des bureaux, des mess, des ateliers, qui se reflètent dans les flaques d'eau des routes et chemins de roulement, accentue les ombres et le côté surréaliste du tableau, avec ces personnages qui s'agitent encore plus vite pour essayer d'échapper aux douches qui leur tombent du ciel.

H + 1 h 35 (04 h 05) : Premier avion prêt.

À l'escadron, beaucoup de mécaniciens sont déjà dehors sous les bourrasques. Comme ils l'étaient il y a un peu plus de deux mois, alors qu'il faisait moins vingt sur les parkings et moins quinze dans les hangars non chauffés. Comme ils le seront cet été en pleine canicule. Toujours avec la même foi, le même enthousiasme, le même sérieux.

« Quel cirque ! » ne peut s'empêcher de remarquer Michel, le joyeux de la bande, pour une fois sérieux, du haut des escaliers menant aux « ops ».

Car le spectacle est impressionnant. Sur les parkings, entre les *RF 84 F* de la 1/33 et les *F 84 F* de la 4^e escadre, une cinquantaine de bêtes sont alignées, encore à moitié endormies.

Les équipes se succèdent les unes aux autres ou se croisent sans se gêner. Mécaniciens de piste qui terminent les pleins et débâchent les avions au dernier moment à cause de la pluie, équipementiers qui se glissent à toute vitesse dans les cockpits pour préserver les instruments de l'humidité, armuriers qui s'abritent sous les ailes et accrochent, déjà, les lourds supports des fusées de décollage, spécialistes caméras et photos qui mettent en place, dans le nez des avions, à bout de bras et juchés sur leurs échelles rendues glissantes, d'énormes appareils de près d'un mètre de haut avec leurs magasins de pellicules gros et pesants comme des valises.

Mais notre spectacle est bien plus impressionnant que celui d'un cirque, car cette agitation est magnifiée par les projecteurs accrochés aux hangars et, au pied de chaque avion, par les « girafes » qui portent en haut de leur long cou télescopique des lampes alimentées par des groupes électrogènes. Et puis il y a le bruit ! Cent moteurs qui tournent dans la nuit. Des camions, des groupes, des compresseurs, des élévateurs. Celui, non négligeable, des recommandations, des ordres, hurlés pour traverser la pluie, par les chefs d'équipes et par notre officier mécanicien, Charles S, qui est de la promo. Ce dernier règne de façon bougonne, mais pleine d'attention, de rigueur et, j'allais dire de tendresse, sur ce petit monde d'environ deux cents personnes dont beaucoup ont deux fois son âge. Il est trempé car il est le seul à ne jamais se chercher un abri. Tout à l'heure pourtant, il se fera mettre en boîte par ses copains pilotes qui lui feront remarquer que le premier avion a été prêt, cette fois, trois minutes plus

Le pilote qui voulait décoller le premier.



tard que lors du précédent exercice. Car tout va être noté dans le compte rendu qui terminera la partie.

H + 2 h 32 (05 h 02) : avions disponibles, prêts.

16 *RF 84 F* sur les 20 de l'escadron sont disponibles sur les parkings ; deux autres vont sortir dans la journée. Les Soviétiques, qui suivent probablement notre agitation, en sont tout ébaubis !

Pour nous, pilotes, le scénario est parfaitement rodé : noter son heure d'arrivée, se jeter dans sa combinaison de vol, courir au mess, car on ne peut pas réfléchir le ventre creux, se précipiter au briefing météo. Au retour, à l'escadron, les missions ont commencé à être attribuées par les commandants d'escadrilles. Ce sont des « équivalentes » qui reproduisent sensiblement le profil et les objectifs des missions réelles qui, elles, prendraient la direction de la Tchécoslovaquie. En attendant les ordres de décollage, nous sommes poussés d'ailleurs dans notre « salle de guerre » par L, notre officier de renseignement, pour mettre à jour, en fonction des dernières informations reçues (radars, défenses sol-air, nature des matériels), ces missions réelles « secret défense » préparées et apprises par cœur, en principe depuis longtemps.

C'est à ce moment que m'est venue l'idée, que j'ai trouvée amusante voire potentiellement glorifiante, d'arriver à décoller le premier de toute cette armada. Opération plus facile pour un pilote de « reco » puisque nos premières missions sont des reconnaissances d'objectifs « pré-strike » - avant frappe nucléaire - donc décollant au plus tôt, et que mes concurrents les plus dangereux, les deux autres escadrons de « reco », sont à Strasbourg où la météo est encore plus mauvaise que la nôtre.

J'ai résisté à l'idée d'une partie de tarots déjà en cours et bien tentante et, harnaché, ma mission prête sous le bras, je me suis mis à traîner autour du tableau d'ordres insistant haut et fort sur le fait que mon équivalente m'entraîne vers le sud où le beau temps doit poindre rapidement. Elle comprend, compte tenu du pétrole nécessaire, un décollage avec quatre fusées d'appoint dites « Jato¹ » qui équipent depuis peu l'escadron. Un beau démarrage en fanfare ma foi, bien propre à souligner le rôle primordial de la « Reco » dans cet exercice qui, à mon avis, s'endort un peu.

Le petit matin est arrivé et, donnant raison au sadique qui nous avait réveillés, le plafond s'est élevé petit à petit. Dès que les 800 pieds nécessaires pour effectuer le circuit de largage des supports des fusées qui nous



allège de près de 300 kg après le décollage sont atteints, je suis au bureau de piste. Je bouscule les mécanos qui se sèchent dans ce seul point chaud et sec du hangar, et me précipite vers mon avion, talonné par J, un chef de patrouille « crevard » qui ne vise, lui, que la perspective mesquine d'un maximum de vols dans la journée.

Le parking est maintenant presque silencieux. La pluie a cessé. Les décollages sont autorisés, mais aucun réacteur ne tourne encore. Je n'ai plus qu'à mettre en route le plus vite possible, avant ce concurrent agaçant qui me suit de près.

Ça y est, je suis le premier !

Je passe devant l'impressionnante ligne d'avions vers lesquels se précipitent déjà quelques pilotes, mais à la fin du parking un véhicule de piste me double et me fait signe de m'arrêter. Deux mécanos disparaissent sous mes ailes. Que me veulent-ils ? Peut-être un bidon qui a une fuite ? Je peste sur ce retard mais J, qui arrive est bloqué à son tour... Il ne me doublera donc pas, tout va bien, et je repars sur un signe, sans savoir le pourquoi de cet arrêt.

Au point de manœuvre, nouvel énervement : les deux armuriers qui doivent nous attendre ici, loin des parkings, pour effectuer le branchement électrique toujours dangereux de nos fusées ne sont pas là. J'attends, une, deux, peut-être trois minutes, personne en vue.

L'impatience va me gagner... et puis me vient à l'esprit que l'arrêt de tout à l'heure ce devait être eux. D'ailleurs je le verrai bien à l'alignement : si au moment où je mettrai le contact « Jato », la lampe verte s'allume, c'est qu'elles seront effectivement branchées.

Je suis sur la piste, prêt ! Le premier sur la base, le premier dans la Fatac, j'en suis sûr. La lampe verte est bien allumée. Maintenant décollage...

H + 3 h 13 (05 h 43) : premier décollage du Rebecca 2/61 !

Douce jouissance : j'ai le plein complet avec deux gros bidons de 450 gallons. Près de deux heures de vol à très basse altitude à me battre seul avec mon avion, mes cartes, la météo douteuse, le plafond au ras des collines, l'angoisse pimentée de rater mon objectif, de ne pas avoir assez de pétrole, d'être dérouté, obligé de monter en aveugle au-dessus de la couche avec comme seul instrument un pauvre radio-compass, que sais-je encore ? Ne riez pas chers amis d'aujourd'hui, vous qui partez pour 5 à 6 heures de vol avec tant de possibles aventures !

Non ne riez pas : justement ces décollages « Jato » n'étaient pas une sinécure. Pleins complets, notre avion était bien incapable de s'envoler sans leurs 4000 livres de poussée ! Cela fonctionnait comme une fusée à deux étages : pour un rendement optimum, le deuxième étage (les Jato) ne devait être allumé que vers 110 kt. Or, à cette vitesse atteinte difficilement, presque à mi-piste - le *RF 84F* était particulièrement sous-motorisé - arrêter ce beau chasseur rempli de pétrole, lourd de ses fusées et de leur support, aux freins peu progressifs et sans parachute de queue (ils arriveront un an plus tard), sans sortir de la piste, était le problème non expérimenté que se posait toute l'escadre. Dans cette hypothèse, les officiers de sécurité des vols en étaient venus à imaginer toutes les catastrophes possibles : pneus éclatés, sortie de piste, bidons crevés, du pétrole partout, les freins rougis, l'incendie...

Les 110 kt arrivent enfin, j'appuie sur le bouton rouge sous cache... Rien, pas de coup de pied dans les fesses qui est signe d'un bon allumage ! Non, ce n'est pas vrai, pas à moi ! Une fois encore... Rien... Au risque d'une vitesse croissante qui posera problème, je crois que j'ai appuyé trois fois sur ce fichu bouton, à perdre des secondes précieuses... Toujours rien !

Alors je me suis précipité : manette dans la poche, freins de piqué, pleins volets, les freins avec prudence, quelques zigzags... un temps infini à me battre... J'ai terminé de travers, le nez sur la barrière... mais sans bobo. J'ai vaguement entendu le contrô-

leur affolé qui m'appelait, et, jambes coupées, le cœur à la débandade, j'ai doucement dégagé la piste.

Je n'avais pas emmené la Fatac derrière moi dans cette presque guerre, mais me suis trouvé on ne peut plus fier à la pensée que je venais de faire la démonstration que ce gros balourd, sans allumage des fusées d'appoint, pouvait être arrêté ainsi, sans dégât ! Plein de cette idée réjouissante, je n'ai pas entendu J. demander le décollage. Ce n'est que lorsque je l'ai vu passer et engager nos vieilles barrières primitives à chaînes, pas très douces pour nos avions, que j'ai compris avec une inquiétude naissante qu'il avait eu les mêmes problèmes d'allumage que moi. Une telle coïncidence était surprenante...

Effectivement, nous n'eûmes pas les félicitations et la gloire que j'attendais ! La lampe verte allumée ne voulait pas dire - mais peu le savaient - que les fusées étaient branchées, mais seulement que le circuit « avion » était sous tension ! Il n'y avait pas eu d'armuriers, et l'allumage n'était donc pas possible.

Nous n'étions pas encore à l'époque des grands arrosages de sanctions, voire des cataractes, que nous subirions quelques années plus tard et qui visaient à introduire manu militari quelques rudiments de sécurité des vols dans nos habitudes. Opération qui fut d'ailleurs difficile, car nous étions tous convaincus que toutes ces règles étaient une atteinte à notre liberté et annonceraient la fin de notre esprit de découverte et d'aventure, un arrêt à toutes nos improvisations personnelles toujours créatrices et riches de fantaisie. Toutes qualités qui, comme chacun sait, sont celles qui permettent aux vieux « chibanis », à condition que Dieu leur prête vie, de raconter avec force gestes, faits d'armes et histoires quelquefois à dormir debout.

Mais, quand même, à notre grande surprise, une pincée de points négatifs (un peu plus pour J. plus qualifié) descendit après mûres réflexions, tel un jugement de Salomon, d'un bureau de la « Fatac ».

Nous en fûmes horriblement meurtris.

On ne nous enleva pas de l'esprit que cette sanction castratrice n'était que le résultat du courroux d'un chef borné qui n'avait retenu de cette histoire que ce fait aux conséquences stratégiques pour lui évidentes : ce jour-là, à Luxeuil, base éminemment opérationnelle, l'exercice Rebecca avait été tenu en échec et avait pris plus de vingt minutes de retard ! De son bureau, il pouvait presque entendre le ricanement des Soviétiques accrochés à leurs écoutes ! Honte à nous !

H + 3 h 34 (06 h 04) Reprise des décollages à Luxeuil. ■

1- Cf l'article de Michel Pochoy paru dans *Le Piège* n°202, p.27, .



Retour de mission pour le pilote qui a roulé le troisième.