

Un coup de “pousse”... qui ne se refuse pas !

Daniel Bastien (71 – Blanckaert)

À travers un article intitulé « *Pousseur... mon frère* », notre camarade nous avait relaté un fait aérien authentique, et peu ordinaire, de la guerre de Corée (cf. *Le Piège* n° 128 de mars 1992). Il s'agissait de l'exploit exceptionnel d'un pilote de *F-86* qui, en 1952, avait “poussé” en vol l'avion de son équipier dont le réacteur ne fonctionnait plus, prenant appui avec le nez de son propre *F-86* sur la tuyère de l'avion en difficulté, afin de le ramener vers les lignes amies. Cette fois, il nous relate un exploit similaire réalisé lors de la guerre du Vietnam qui ne manquera pas non plus de surprendre nos lecteurs.

Nord Vietnam, le 10 mars 1967. Après avoir quitté sa base d'Ubon en Thaïlande plus tôt dans la matinée, une patrouille de quatre *F-4 C Phantom* du 433^e escadron de chasse de l'*US Air Force*, dernière vague d'un raid de 44 chasseurs bombardiers (des *Phantom* et des *F-105 Thunderchief*), est en phase d'approche de son objectif : l'importante aciérie de Thai Nguyen, au nord de Hanoi.

En position de n° 2, le capitaine Bob Pardo, 32 ans (un ancien des *F-84F*, *F-100*, *F-102* et *F-106*), avec en place arrière son navigateur officier systèmes d'armes, le lieutenant Steve Wayne. Pardo est contrarié car le largage de son bidon ventral n'a pas fonctionné. Ce n'est pas très grave, mais cette traînée supplémentaire non prévue va l'obliger à redoubler de vigilance sur le carburant avant la rejointe des ravitailleurs sur le trajet retour. En position de n° 4, le capitaine Earl Aman, 28 ans, avec en place arrière le lieutenant Robert Houghton. Leur mission est, en priorité, d'assurer la protection des *bombers* du raid contre d'éventuelles attaques de *Mig*. Ils disposent pour cela chacun de quatre missiles air-air, mais ils ont également emporté des bombes qu'ils doivent larguer en piqué sur l'aciérie, à condition qu'ils n'aient pas eu à s'en débarrasser auparavant pour “s'enrouler” avec des *Mig*, ce qui n'a pas été le cas ce jour.

Dans les cockpits, la tension est à son comble. Les membres d'équipage ont en mémoire le *briefing* de l'officier renseignement, et plus particulièrement le point de situation sur les défenses anti-aériennes sur et aux abords de l'objectif. À la suite des tentatives d'attaques des neufs derniers jours, toutes avortées à l'approche de l'objectif pour des raisons météo, les défenses du site industriel ont été considérablement renforcées. La menace sol-air est désormais constituée de la demi-douzaine de sites de missiles sol-air de divers types déjà en place dans la région, mais aussi, dans un cercle de cinq nautiques centré sur l'objectif, d'un bon millier de canons antiaériens de calibres allant de 14,5 à 100 mm (près d'un quart des moyens de DCA alors disponibles au Nord-Vietnam !). Ces moyens rustiques, pour la plupart d'origine soviétique ou chinoise, sont d'une redoutable efficacité en tirs de barrage. Ils savent que c'est à

des tirs de ce type qu'ils doivent s'attendre. Leur patrouille constituant la dernière vague du raid, ils savent également que les opérateurs sol-air nord-vietnamiens auront largement eu le temps de “s'échauffer” avant leur arrivée. De là où ils sont, ils peuvent voir, devant eux, la DCA en pleine action contre les premières vagues du raid, et que c'est effectivement un tir de barrage qui a été déclenché. Ils savent pertinemment que sur un objectif aussi bien défendu, outre la vitesse, c'est la chance qui constitue le meilleur gage de survie ; la question qui se pose est de savoir s'ils en auront aujourd'hui.

Aman, le pilote de l'avion n° 4, le dernier avion du raid, ne peut s'empêcher de dire à son navigateur, sur un ton faussement décontracté : « *Ça va être chaud* ». À peine a-t-il fini de prononcer cette courte phrase, que leur avion est touché. Il effectue un rapide tour d'horizon de ses instruments ; l'absence de voyants rouges ou ambres le rassure. Toutefois, inquiet sur le sort de son navigateur qui n'a rien dit depuis que leur avion a été touché, il demande : « *Ça va derrière ?* ». Le navigateur le rassure sur son sort. Les commandes de vols réagissant normalement, les dégâts ne sont peut-être pas très importants. Aman décide, sauf objection motivée du *back-seater* qui ne dit mot, de poursuivre l'attaque. Quelques instants plus tard, alors qu'ils viennent de larguer leurs bombes, l'avion est de nouveau touché par la DCA adverse. Cette fois, vu la vigueur du choc, l'affaire semble nettement plus sérieuse, mais il leur est difficile, à ce stade un peu “chaud” de la mission, d'évaluer l'importance des dégâts. La priorité, pour l'instant, est de s'éloigner de cette zone infernale. Quasi-simultanément, l'avion du n° 2 qui a également largué ses bombes est lui aussi touché. Dans la cabine, il y a bien quelques “lampes pannes” de couleur ambre qui se sont furtivement allumées, mais l'avion est toujours pilotable. La priorité du moment, pour lui aussi, est de s'éloigner de cette zone largement trop défendue au goût de tous. De son côté, Aman, le n° 4, concentré sur les instruments moteurs et l'analyse de la situation, se retient délibérément d'intervenir sur la fréquence encore quelques instants





Illustration de S.W. Ferguson

pour annoncer ses ennuis, afin de ne pas gêner le bon déroulement du rassemblement de la patrouille.

Après avoir pris un cap à l'ouest vers la Rivière Rouge, Aman et son navigateur constatent qu'ils n'ont plus que 2000 livres de carburant au lieu des 7000 qu'ils devraient tous avoir à cet endroit ! Il est clair que les impacts de DCA ont entraîné une très importante fuite de carburant. Il est clair également qu'ils ne seront pas en mesure de rejoindre les ravitailleurs qui les attendent plus à l'ouest. Aman se met immédiatement en montée vers 36000 pieds pour assurer un vol plané à venir qui l'amènera le plus loin possible vers l'ouest avant éjection, car jamais il ne pourra rejoindre les ravitailleurs. Compte tenu de son ancienneté et de son expérience, Pardo propose au leader de s'occuper du n° 4, ce que le leader accepte immédiatement. Pardo constate visuellement l'importance de la fuite. À ce rythme, Aman et son navigateur ne vont pas pouvoir poursuivre leur vol très longtemps. Afin que le leader de la patrouille ait tous les éléments en main, Pardo en rend compte à la radio et précise que lui aussi a été touché, mais qu'il n'a pas décelé de problème particulier jusqu'à présent.

Le leader, avec deux de ses équipiers touchés, dont l'un semble avoir de sérieux soucis de carburant, lance un nouveau *check* pétrole. Pardo réalise alors que lui aussi doit avoir une fuite de pétrole, certes moins importante que celle du 4, mais il a tout de même 2000 livres de moins que prévu.

La situation n'est pas des plus brillantes. Le leader est en contact radio avec le chef de mission, à bord d'un ravitailleur, en charge de la gestion de tous les moyens engagés. Il l'informe de la situation, et demande que l'on envoie des ravitailleurs à leur rencontre pour au moins l'avion de Pardo, car pour Aman, qui annonce désormais 500 livres restantes, ce n'est même plus la peine d'y penser ; il demande également que soient dirigés vers eux des hélicoptères de recherche et sauvetage dont ils vont avoir besoin. Dans la minute qui suit, des ordres sont donnés par le chef de mission dans le sens souhaité.

Tous savent donc désormais qu'Aman et son navigateur vont devoir

bientôt s'éjecter, avant même d'avoir franchi la Rivière Noire, ce qui n'est pas très bon. Tous savent en effet que ceux qui s'éjectent au Nord Vietnam, s'ils sont récupérés par la population, sont assurés d'être abattus. S'ils tombent entre les mains de l'armée ou de la milice, c'est la prison assurée. Dans les deux cas, rien de vraiment réjouissant.

Comme si cela ne suffisait pas, le réacteur droit d'Aman s'arrête de fonctionner sans qu'il soit possible de le rallumer. Pardo, en patrouille lâche sur l'avion du n° 4 qui stabilise à 36000 pieds, se dit que s'il pouvait le "pousser" sur quelques dizaines de miles nautiques, Aman et son navigateur pourraient s'éjecter en des lieux plus sûrs (il pense à la partie ouest du Laos, où les habitants ne se sont pas encore ralliés aux thèses de Hanoï). En observant l'autre *Phantom*, une idée lui vient rapidement à l'esprit : « *Si le compartiment qui contient le parachute frein de l'avion d'Aman, situé sous sa dérive, était vide, je pourrais peut-être y positionner la pointe avant de mon avion et le pousser sur plusieurs dizaines de nautiques* », ce qui augmenterait les chances de survie de leurs occupants. Même s'il estime cette idée un peu folle, il s'en confie immédiatement auprès d'Aman et lui demande de larguer son parachute frein, ce qui est fait dans la seconde qui suit, et ce qui libère le compartiment en question. Pardo essaye à plusieurs reprises d'y positionner le nez de son avion, mais les turbulences aérodynamiques générées par l'avion blessé, alliées à celles du réacteur encore en fonctionnement, rendent la manœuvre impossible. Il l'annonce à Aman : « *Désolé, 4 ; le jet de ton réacteur valide me repousse constamment* », et n'insiste pas.

Contrarié, il prend du recul. De là où il est, observant le *Phantom* d'Aman sous toutes les coutures, lui vient une autre idée que, sans plus réfléchir, il expose à l'attention d'Aman et de son navigateur, même si, à sa connaissance, jamais personne ne l'a mise en œuvre auparavant : « *Quatre, baisse ta crose! – Répète? – Ta crose. Baisse là! Je vais essayer de te pousser en prenant appui sur elle* ». Soulagé d'apprendre qu'une solution pour le moins inattendue a peut-être été trouvée, il ne se fait pas prier et exécute immédiatement la manœuvre demandée. Une fois la

Un coup de "pousse"... qui ne se refuse pas !

► crosse dans la position souhaitée, Pardo tente la manœuvre envisagée, mais constate qu'avec les turbulences du réacteur encore en fonctionnement, la manœuvre va être difficile ; comme il sait qu'Aman n'a quasiment plus de carburant, il lui suggère, en motivant sa demande, de couper son seul réacteur valide, ce que qu'Aman fait immédiatement. Là où il se trouve, en étagement négatif par rapport à l'avion en vol plané, Pardo constate alors qu'il n'est quasiment plus gêné par les turbulences de l'avion d'Aman. Cela lui permet de venir très délicatement positionner la base de son pare-brise contre le "sabot" de la crosse d'Aman (cf. illustration). En augmentant doucement le régime, il imprime à l'avion du n° 4 une poussée qui permet à l'ensemble des deux avions de continuer à avancer à environ 250 nœuds et de réduire le taux de descente d'Aman de 3000 à 1 500 pieds/mn. Si cette "poussette" sur cet avion de 32000 livres pouvait être maintenue, pense Pardo, cela permettrait de doubler la distance franchie avant l'éjection désormais proche et peut-être même d'atteindre le Laos.

Pardo constate avec un grand plaisir que son pare-brise résiste à la contrainte qui lui est imposée, mais, sous l'action des turbulences, le "sabot" de la crosse glisse doucement d'un côté ou de l'autre du pare-brise. Pardo doit donc, après une "poussette" de 15 à 20 secondes, prendre un peu de recul et se repositionner. Mais assez rapidement, son pare-brise commence à se fendiller à sa base de façon inquiétante. Pardo, qui ne peut s'empêcher de penser aux dégâts d'une crosse qui viendrait l'empaler après avoir traversé un pare-brise qui cède, change de tactique, et applique désormais ses courtes poussées sur la crosse d'Aman avec une partie métallique de l'avion. Cela étant, après environ 10 minutes de cette chevauchée en patrouille plus que serrée, le moteur gauche de l'avion "pousseur", qui a dû souffrir lui aussi des impacts de la DCA, prend feu et doit être immédiatement coupé. Pardo prend du recul et rallume le moteur en question. Le rallumage se passe bien, mais moins d'une minute plus tard, il reprend feu. Pardo le coupe définitivement. Il continue à imprimer ses poussées sur l'avion blessé pendant une autre dizaine de minutes. Mais avec un seul moteur, le taux de descente des deux avions est passé de 1 500 à 2 000 pieds/mn. L'ensemble continue d'avancer, mais Pardo, qui a déjà annoncé l'allumage de sa lampe "bas niveau" depuis plusieurs minutes, sait que cette randonnée ne pourra se poursuivre très longtemps. Son seul réacteur valide ne va pas tarder à s'éteindre, lui aussi, faute de carburant ; et le sol se rapproche inexorablement. Après avoir poussé son équipier sur plus de 80 nautiques, Pardo prend un peu de recul et, passant 6000 pieds en descente, donne l'ordre à Aman et à son navigateur de s'éjecter, ce à quoi ils ont eu largement le temps de se préparer. Pardo assiste, avec son navigateur, à l'éjection des leurs deux amis qu'ils ont l'immense satisfaction d'avoir rapprochés des lignes amies ; ils observent avec soulagement l'ouverture de leurs parachutes.

Cela fait un moment que Steve Wayne, en place arrière de Pardo, est en contact avec les ravitailleurs qui font route vers eux ; mais vu le pétrole qu'il leur reste, Pardo et Wayne savent que la rejointe envisagée ne



pourra pas se faire à temps. Ils savent donc, ce dont ils ont déjà parlé entre eux, qu'eux aussi vont devoir s'éjecter... À peine ont-ils convenu de ce qu'ils devront faire pour essayer de se rejoindre au sol après l'éjection, que leur seul réacteur encore valide s'éteint. Sans plus attendre, Pardo ordonne l'éjection qui se déroule normalement pour les deux hommes.

Les quatre membres d'équipages qui, finalement, se sont tous éjectés au Laos, sont promptement récupérés par les hélicoptères SAR envoyés à leur rencontre et rejoignent leur base de Thaïlande le soir même.

À noter que ce n'est que 22 ans plus tard que John Pardo fut décoré de la *Silver Star* pour son acte héroïque et ses 132 missions de guerre (...et un *Mig 17* abattu) ; dans un premier temps, on lui avait reproché de ne pas avoir fait ce qu'il fallait pour sauver son propre avion ! De bonnes âmes au Pentagone avaient en effet estimé que si Pardo et Wayne n'avaient pas essayé de ramener l'avion d'Aman et de son navigateur dans les lignes amies, le pétrole dont ils disposaient après l'attaque « leur aurait normalement permis de rejoindre un ravitailleur au-dessus du Laos et de ramener leur avion à bon port en Thaïlande... ! » De son côté, interrogé sur les raisons l'ayant amené à se lancer dans une randonnée aussi périlleuse, John Pardo a répondu : « *Je ne pouvais manifestement pas les laisser tomber... !* » ■

