

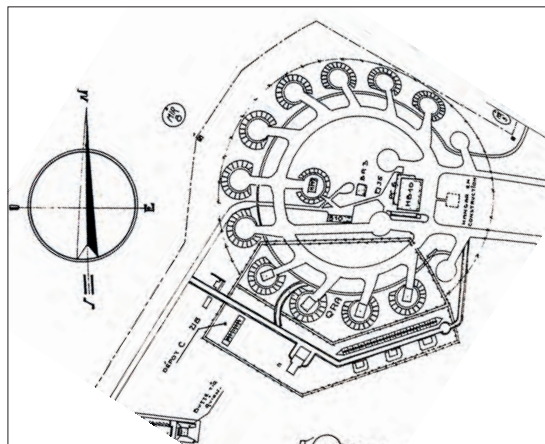
Avec ceux qui montaient la "garde au Rhin"... nucléaire !

Jean-Claude Ichac (57 – Ducray)

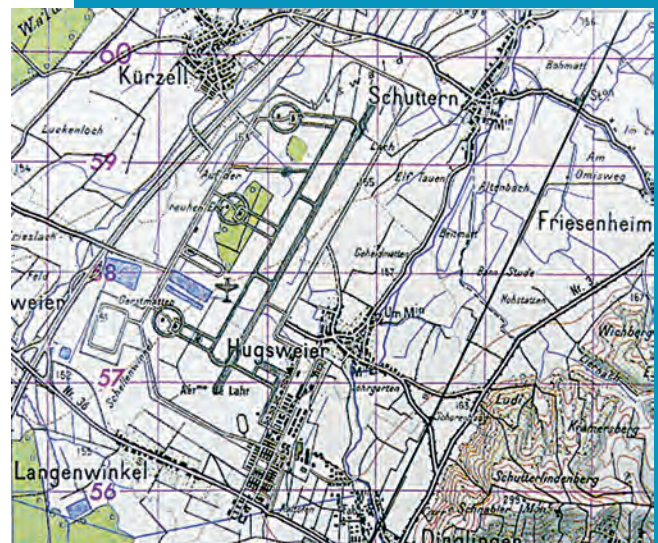
L'auteur est tombé dans la marmite de la Guerre froide quand il était... jeune lieutenant officier de renseignement au 1/3 Navarre. Il nous fait part de ses souvenirs le plus marquants.

Automne 1963, à Lahr, petite ville allemande de la vallée du Rhin, en face des Vosges. Ce vendredi soir, les cars de la base aérienne opérationnelle 139, implantée sur l'aérodrome de Lahr-Hugsweier le long de l'autoroute Baden-Baden/Fribourg, viennent de ramener le personnel dans les cités des familles françaises de la Glocken, de la Seminar ou de la Tremplarstrasse. Les militaires en uniforme bleu de l'Armée de l'air se dispersent rapidement, rejoignant les leurs pour préparer un week-end qui s'annonce un peu pluvieux, un temps idéal pour la cueillette des champignons en Forêt-Noire! Mais en rentrant à vide vers la base, les cars croisent trois jeeps qui, dès leur entrée en ville et sans souci des réactions de la population allemande, maintenant blasée, commencent à actionner leurs sirènes. Remettant rapidement son uniforme, chacun empile quelques affaires dans un sac, embrasse femme et enfants et remonte dans les cars qui ont fait demi-tour et attendent au pied des immeubles.

C'est la 3^e escadre de chasse, dont chacun des deux escadrons est doté d'une vingtaine de chasseurs-bombardiers North American *Super Sabre F-100D/F*, qui est stationnée sur le terrain de Lahr. Depuis le 16 mai 1963, un premier escadron, le 1/3 "Navarre", est qualifié "nucléaire" (*Strike*, dans le vocabulaire OTAN). Il a été suivi peu de temps après par l'autre escadron, le 2/3 "Champagne". L'arme, une bombe atomique tactique, est américaine et ses conditions d'emploi dans le cadre d'une "riposte graduée" sont donc rigoureusement contrôlées en conformité avec les plans de défense de l'OTAN et les procédures, tant françaises qu'américaines. À l'extrémité de la chaîne de commandement, c'est un binôme, composé du pilote français et d'un "officier de permanence alerte" américain (ADO) agissant ensemble, qui doit activer l'arme, avec chacun son code secret. L'escadron a deux avions en alerte, en QRA selon le jargon de l'OTAN (*Quick Reaction Alert*) armés et sévèrement gardés dans une zone strictement contrôlée. Les pilotes de ces deux avions, qui passent 24 heures d'affilée dans le bâtiment de la QRA avec une équipe de mécaniciens et l'ADO, doivent pouvoir décoller dans les cinq minutes suivant le déclenchement d'une alerte. Ils emportent avec eux le "déplina" de l'une des deux premières missions attribuées à l'escadron. C'est un petit dépliant fait de cartes découpées et collées où l'itinéraire est figuré par un gros trait central, les points tournants par des cercles avec à droite et à gauche les indications nécessaires à l'exécution de la



La base de Lahr.



mission, en particulier le minutage à partir de l'heure H de décollage, les altitudes minimales en fonction du relief, les vitesses, les points prévus de largage des réservoirs supplémentaires quand ils sont vides, le nouveau cap à prendre après chaque virage et enfin, au bout de la

Photos DR

La marguerite du 1/3 avec la zone QRA.





Un F-100 F.

Le tableau de bord du F-100.



Caly Tissierand
DR

dernière ligne droite, le triangle qui marque l'objectif, là-bas, quelque part à l'Est, de l'autre côté du Rideau de fer. Et même si, par malheur, au cours du vol, ce livret glissait sous leurs pieds au fond du cockpit, la mission serait poursuivie jusqu'à l'objectif, car ils en ont appris par cœur le déroulement dans tous ses détails. J'en suis sûr car, jeune lieutenant, je suis l'officier Renseignement de l'escadron, l'O.R., et qu'à ce titre je suis responsable de leur faire passer régulièrement des tests sur ce sujet.

Aujourd'hui, quand la sirène d'alerte s'est déclenchée, ils ont comme prévu appliqué rigoureusement les procédures mais, une fois arrivés en bout de piste dans les délais, ils ont fait demi-tour et sont revenus en zone QRA pour reprendre leur posture d'alerte réelle. Car ce n'est qu'une alerte fictive qui vient d'être déclenchée en cette veille de week-end, un de ces nombreux exercices qui permettent de tester l'aptitude des unités aériennes françaises et alliées à remplir les missions assignées. Ils ont pour nom "Rebecca", exercice purement français, ou "Quick Train" (entraînement rapide), "Max Effort" (effort maximum), "Fast Strike" (coup brutal), exercices OTAN qui ont chacun pour but d'évaluer l'un des aspects de la mission pour culminer avec "Tac Eval" (l'évaluation tactique) dont seule la réussite totale permet à l'unité de continuer à conserver sa mission nucléaire.

Ce soir-là, quand j'entre dans la salle d'opérations du 1/3 "Navarre", il y règne une atmosphère de ruche. "Captain Troy", le premier commandant d'escadrille arrivé sur les lieux, prépare les ordres en liaison permanente par interphone, le "tannoy", avec le chef de piste mécanicien qui lui passe la disponibilité des avions déclarés opérationnels en les désignant par le code alphabétique qui figure sur le fuselage :

- « *le Bravo est prêt, mon capitaine, comme déjà le Tango et le Golf. Il ne faut plus compter sur le Romeo, on vient de détecter une fuite grave de liquide hydraulique, on essaiera de le réparer après le décollage de la première vague. Mais je dois pouvoir vous sortir le Novembre d'ici quelques minutes, le Papa et l'Echo devraient suivre rapidement.* »

Et en fonction de ces annonces, Troy les affecte aux pilotes au fur et à mesure de leur arrivée : « *Le Gros sac, tu prends le Tango avec la mission n°E/XXX, et toi, Le P'tit boudin, le Bravo pour la E/YYYY. Vous signez le cahier d'ordres et passez prendre vos déclinav de mission en salle "Rens".* »

Dans le même temps, le marqueur opérations, un caporal-chef du contingent, met à jour le tableau d'ordres, accrochant à la suite des numéros de mission à exécuter les plaquettes vertes des pilotes qualifiés chef de patrouille ou jaunes des sous-chefs de patrouille, puis celles portant le numéro de l'avion qu'il connaît par cœur - le Bravo par exemple

est le *Super Sabre F-100D* n° 149 - et enfin, au crayon gras sur le rhodoïd, l'heure impérative de décollage.

De mon côté, j'ai déverrouillé la porte blindée de mon domaine, la salle forte "Renseignement", ouvert les rideaux qui masquent les panneaux couverts de photos des chasseurs *Mig* ou bombardiers *Yakovlev* de ceux d'en face et les cartes de l'ordre de bataille des forces aériennes du Pacte de Varsovie, mais pas celui de la fenêtre barreaudée car nous sommes en procédure *black-out*, aucune lumière ne doit filtrer à l'extérieur. Dans mon coffre à combinaisons se trouvent les "déclinav" des missions de guerre, sauf ceux des deux missions d'alerte qui sont en QRA. C'est dans cette salle que j'ai aidé les pilotes à préparer leur navigation en leur indiquant la ligne de détection des radars de l'adversaire, la position des sites connus de missiles sol-air, les caractéristiques des avions de chasse qui risquent de les intercepter et tous les renseignements sur leur cible, localisation précise bien sûr, défenses antiaériennes rapprochées, description la plus exacte possible et, dans quelques cas malheureusement trop rares, photos. Car à cette époque, de l'autre côté du Rideau de fer, les photographes ne sont pas bien vus autour des installations militaires !

Mais aujourd'hui, pour un exercice, ce sont des missions équivalentes que vont exécuter les pilotes, avec des objectifs en France. L'un après l'autre, ils passent prendre le déclinav correspondant à leur mission. Ils vont le fixer sur la poche droite de leur pantalon anti-G qui permet en vol de mieux supporter les évolutions brutales. C'est maintenant au tour du "Clou" d'entrer pour récupérer sa mission et, malgré le sérieux de la situation, il me propose en souriant :

- « *Je pars avec le X-ray, je t'emmène ?* »

Le X-ray, c'est l'un des trois biplaces *F-100F* de l'escadron, le n° 009. C'est un peu mon avion fétiche car j'ai eu la chance d'effectuer avec lui mais en place arrière, en "sac de sable", mon premier vol supersonique et il n'y avait pas beaucoup de basiers Mach 1+ au début des années soixante ! Mais aujourd'hui, à chacun son job et je le laisse partir en lui souhaitant bonne chance ! Il sort pour aller prendre au vestiaire des pilotes son casque avec masque à oxygène et enfiler son pantalon anti-G, puis rejoindre son avion au pied duquel l'attend son mécanicien, son "pistard". Ils feront ensemble le tour du *F-100*, vérifiant au passage le libre ▶

1- ADO : Alert Duty Officer.

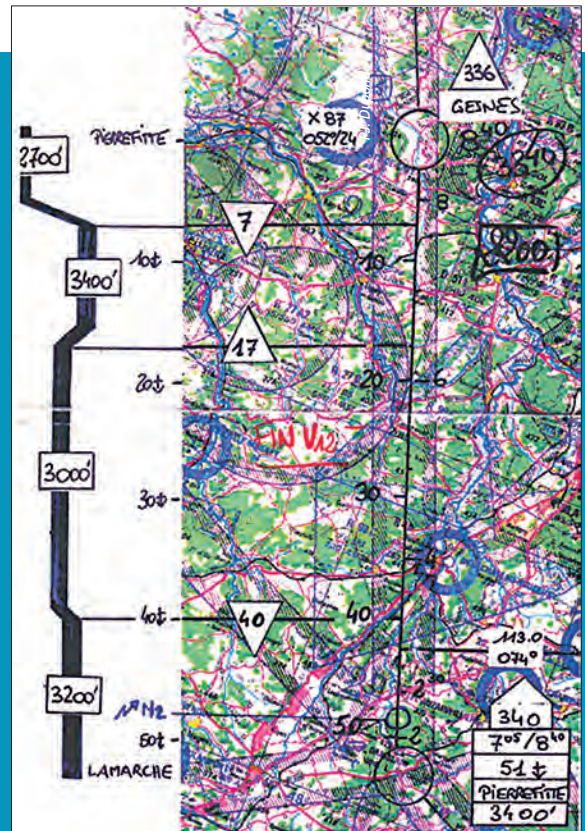
Avec ceux qui montaient la "garde au Rhin"... nucléaire !

► jeu des becs de bord d'attaque, l'absence de fuites, le verrouillage de la trappe du parachute-frein... avant que, satisfait, le pilote ne s'installe dans le cockpit pour procéder à la mise en route. Ensuite il roulera jusqu'au bout de piste tout proche et, après accord de la tour de contrôle, poussera la manette des gaz, lâchera les freins, allumera la post-combustion et le *F-100*, libéré, roulant de plus en plus vite, décollera face au sud. Si l'alerte était réelle, il prendrait peu à peu de l'altitude pour pouvoir, en virant par la gauche, survoler les croupes boisées de la Forêt-Noire et commencer à suivre l'itinéraire qui l'amènerait à larguer, à l'heure prévue et sur l'objectif assigné, son armement, cette bombe atomique tactique américaine. Mais aujourd'hui, avec un armement fictif, il garde le cap au sud, coupe le Rhin à la hauteur de Colmar et vire à droite vers la trouée de Belfort, avant d'entamer une navigation à basse altitude qui l'amènera jusqu'en Vendée ou en Périgord !

Pendant ce temps, l'escadron continue sa montée en puissance. Il doit pouvoir faire décoller, outre bien sûr les deux avions de QRA dans les cinq minutes, les quatre avions suivants en vingt minutes et enfin dix autres dans les trois heures, soit seize avions sur la vingtaine en dotation ! Alors, les mécaniciens sont sur les dents afin de "sortir" le maximum d'appareils bons pour le service, dans un minimum de temps.

Une mission dure un peu plus de deux heures. Déjà les premiers avions rentrent au parking et reprennent leur place dans les alvéoles merlonnées qui entourent le hangar de l'escadron. Après avoir signalé au bureau de piste les pannes éventuelles, les pilotes remontent aux opérations. C'est là que, l'un après l'autre, je leur demande de passer en salle Renseignement pour le débriefing. Au cours de cet entretien, je leur demande les résultats de leur mission et tous les renseignements qu'ils auraient pu recueillir, à vue, sur le potentiel de l'adversaire, les défenses rencontrées, la situation des lignes... et avec tous ces éléments, je rédige le Misrep, le compte-rendu de mission, que les transmissions vont ensuite adresser à l'état-major. Car mon rôle est un peu celui d'une boîte aux lettres à double sens. Je dois d'un côté rassembler, venant des échelons supérieurs, le maximum d'informations dont le pilote va avoir besoin pour réussir sa mission : c'est le renseignement descendant, le "renseignement d'exécution". Je dois aussi, de l'autre, faire parvenir à l'état-major, donc au décideur, tout ce qui peut aider à une évaluation claire de la situation : c'est ce qui constitue le renseignement montant, le "renseignement de décision".

C'est pour remplir cette double mission qui implique un contact permanent avec les équipages que j'ai été à l'automne 1962, le premier officier de renseignement affecté à l'escadron, responsable en particulier de la conservation et de la mise à jour du gros bouquin qui récapitule tous les objectifs planifiés, de la constitution des dossiers sur les objectifs attribués à l'unité, de l'instruction des pilotes dans les domaines des performances et de l'identification des aéronefs, des radars et des missiles sol-air adverses, des consignes de survie et d'évasion en cas d'éjection en territoire hostile et de leur connaissance parfaite des conditions d'exécution de la mission d'alerte.



Un dépliv : il s'agit ici d'une mission nucléaire fictive en Jaguar, deux décennies plus tard.

Mais l'escadron conserve, à côté de sa vocation nucléaire, une mission secondaire d'attaque au sol avec un armement conventionnel : canons de bord, roquettes ou bombes non guidées. En écrivant ces lignes, une anecdote me revient en mémoire :

Ce jour-là, en salle d'ops, préparation d'une mission d'entraînement sous-chef de patrouille. Tout le monde est en combinaison légère pour le briefing, on mettra les pantalons anti-G tout à l'heure. Il s'agit d'attaquer, à quatre *F-100*, un pont dans les environs de Reims. Tout à coup, « *A vos rangs!... Fixe!* ». Suivi du patron de la "3" et du commandant d'escadron, le général Gauthier¹ entre en inspection surprise, au moins pour nous. En quelques instants tout le monde s'aligne, moi compris, le long de la 1/250 000^e de l'Est de la France et de l'Allemagne du Sud qui couvre tout le mur de droite. Véloce, "G.G." saute sur le premier, la moustache hérissée :

- « - *Dernier vol sous capote?*
- *La semaine dernière, mon général.* Satisfait, il passe au second :
- *Dernier vol de nuit?*
- *Avant-hier, mon général.*

Je suis le troisième, c'est mon tour. J'hésite encore sur la conduite à tenir en jetant un regard interrogateur à mes chefs directs qui haussent les épaules en signe d'impuissance ! Trop tard, la question fuse :

- *Dernière séance de link-trainer?* Ouf, un grand soulagement car, là, je sais répondre :



DR

La bombe A américaine Mk 28





Photos DR



L'auteur en vol en place arrière et les insignes du 1/3.

- Hier après-midi, mon général »

Une heure plus tard, en place arrière du 3-IY, le F-100F n° 014, oxygène 100%, j'enregistre le bang de l'allumage de la post, le *blam, blam, blam* sur les dalles de la piste puis, *airborne*, le claquement des portes de train et l'extinction des trois vertes. Et, devant, le cocher sursaute en entendant hurler dans l'interphone la plus belle des contrepèteries, mon cri de guerre: « À la Base!... Chordel! ».

Car la vie était belle pour un basier Renseignement, il y a un demi-siècle, au "Navarre", avec trois biplaces dans la marguerite!

Les pilotes continuent également à s'entraîner au combat aérien, c'est-à-dire à l'interception d'appareils hostiles, chasseur contre chasseur, pour pouvoir ramener sur le film de la caméra de tir, le cliché du "plastron", bien centré dans les six diamants du collimateur! Dans ce domaine aussi, des exercices nombreux testent aussi bien les qualifications individuelles des pilotes que la capacité globale de l'escadron à remplir toutes ces missions. Je me souviens par exemple d'avoir participé, en mars 1965, à un exercice "Left foot" (pied gauche). C'était un exercice non pas OTAN mais tripartite anglo-américano-français dont le but était de simuler le dégagement de l'autoroute qui mène à Berlin, si d'aventure les forces soviétiques stationnées en Allemagne de l'Est essayaient de le bloquer en contradiction avec les accords de Postdam signés entre les quatre puissances à la fin de la Seconde Guerre mondiale. Les avions des trois détachements alliés s'entraînaient à l'appui et à la protection des véhicules d'un convoi, lui aussi tripartite, progressant sur une portion d'autoroute neutralisée, en Allemagne de l'Ouest. À cette occasion, j'avais pu, avec beaucoup d'intérêt, comparer nos méthodes de travail avec celles de nos homologues anglais et américains.

Un autre exercice, national celui-là et d'ampleur plus réduite, baptisé "Kim", était destiné à tester la réactivité de la chaîne de transmission des photos aériennes. Le déroulement en était le suivant: dans une première phase, un avion de la 33^e escadre de reconnaissance de Strasbourg décollait pour aller photographier un objectif, par exemple une station radar quelque part en Allemagne de l'Ouest. Dès son retour, après l'atterrissage, les films étaient développés et les meilleurs clichés renseignés par les interpréteurs-photo avec la localisation exacte du site et l'identification des matériels. Ces photos étaient ensuite envoyées par "Belino" aux transmissions de notre base et, de là, convoyées en voiture jusqu'à l'escadron. Après étude des clichés et un briefing rapide, une patrouille de F-100 décollait pour aller attaquer cet objectif.

Et puis, il y avait les passes de bombardement simulé, avec des "bombinettes" d'exercice, sur les champs de tir de Suippes ou d'Épagny, les

campagnes de tirs réels au canon et à la roquette à partir des bases de Cazaux ou de Solenzara, les compétitions nationales entre escadrons français, comme la coupe "Comète", ou alliés, comme cette coupe "Aircent", brillamment remportée par le "Navarre" en juin 1963.

Et c'est ainsi que, pendant près de quatre ans, j'ai participé aux côtés de nos pilotes à la préparation d'une guerre que leur tenue de l'alerte nucléaire a contribué à prévenir. Et le contrat fut rempli, puisque les forces armées de l'U.R.S.S. et de ses alliés satellites du Pacte de Varsovie, dont le général De Gaulle rappelait qu'elles n'étaient qu'à 500 kilomètres de nos frontières, « soit à peine la longueur de deux étapes du tour de France cycliste », sont restées l'arme au pied derrière le Rideau de fer jusqu'à sa disparition après la chute du mur de Berlin en 1989.

Je terminerai cette évocation par un autre souvenir plus personnel. Dès mon affectation à l'escadron en octobre 1962, j'avais eu le droit de porter l'insigne du 1/3 "Navarre", qui rassemblait les insignes de deux escadrilles de tradition de la Grande Guerre, l'hirondelle de la SPA 95 et le gypaète de la SPA 153. Les pilotes, répartis entre la "Une" et la "Deux", portaient quant à eux le seul insigne de leur escadrille. Et pourtant, par ordre particulier conjoint du 7 novembre 1963, les deux commandants d'escadrille m'élevaient, moi le non-navigant, « à la dignité de membre d'honneur » des deux escadrilles, avec obligation de porter l'insigne de la "Une" du 1^{er} au 15 du mois et celui de la "Deux" du 16 au 31! Ce jour-là, j'ai compris que j'avais su gagner leur confiance et que j'avais été adopté. ■

Nota: Il n'est peut-être pas inutile de rappeler quel était l'environnement technique au début de ces années soixante. Le *Super Sabre F.100*, le premier monoplace opérationnel à être supersonique en vol horizontal, était un avion sans radar, ce qui ne lui permettait ni de voler très près du relief de nuit ou par mauvais temps, ni, en altitude, d'intercepter un appareil hostile autrement que guidé du sol par une station radar, seule la phase finale étant effectuée à vue. Il ne disposait non plus ni d'un calculateur de navigation ou de GPS, ni d'ordinateur de bord, ni de commandes électriques, ni d'armement guidé par laser et s'il était équipé d'une perche de ravitaillement en vol, cette technique n'était pas encore opérationnelle dans nos forces aériennes tactiques. Au sol, les dossiers d'objectifs ne comportaient pas de photos prises de satellites, les cartes de l'autre côté du Rideau de fer dataient de la Seconde Guerre mondiale, il n'existait pas d'ordinateurs, ni de téléphones mobiles et la transmission des photos par "Bélino", ancêtre du fac-similé, nécessitait près d'un quart d'heure par cliché! La charge de travail de tous était loin d'en être facilitée!

2- Ou G.G., futur CEMAA