



# Incommunicabilité (suite)

Michel Pauchoy (57 - Ducray)

Dans *Le Piège* n° 228, le courrier « Incommunicabilité » de Jelensperger (65) raconte ses difficultés linguistiques avec la tour de Ramstein AFB dans les années quatre-vingt. Cette anecdote rappelle un problème typique et récurrent des années soixante, problème tragi-comique qui a marqué à vie, comme lui, un certain nombre d'autres pilotes de chasse et de reconnaissance.

À l'époque, la France faisait partie de l'organisation militaire intégrée de l'OTAN. Le 1<sup>er</sup> CATAC (Commandement aérien tactique) regroupait toutes les unités (essentiellement de chasse et de reconnaissance) affectées à l'OTAN, et relevait, sur le plan des opérations, de la 4<sup>e</sup> ATAF (Allied Tactical Air Force), dont l'état-major était basé à Ramstein (RFA), d'où l'importance de cette base, et le fait que quelques rares vols de liaison s'y avéraient nécessaires.

## American Aviation English

Malgré nos survols fréquents de la RFA et notre participation à des exercices interalliés, l'anglais aéronautique militaire ne faisait pas l'objet d'un enseignement organisé, peut-être parce que l'on estimait que les générations de pilotes français formés aux États-Unis et au Canada dans le cadre du Programme d'assistance militaire de l'OTAN<sup>1</sup>, et rentrés jusqu'au milieu des années cinquante, suffisaient en principe à diffuser autour d'eux leur maîtrise de la langue.

Donc, en 1963, je volais sur F-84 F Thunderstreak à la 4<sup>e</sup> escadre de chasse de Luxeuil. Un jour, l'un de mes chefs (ils étaient tous mes chefs, puisque je n'étais qu'élève équipier, l'ancienne version du pilote à l'instruction, « famélique et nul » suivant la cruelle définition de l'époque), l'un de mes chefs, donc, un capitaine, me dit :

« *Pochoy, vous parlez anglais, je vous emmène en n° 2 faire une liaison à Ramstein.*

- *Yes, sir!* »

Ramstein était vert, heureusement, car nous avons commencé à décrocher tous les deux en patrouille serrée à la fin du palier GCA : concentré sur le débit du

contrôleur yankee, mon chef avait, soit oublié de rentrer les aérofreins, soit omis de sortir les volets. En effet, la procédure américaine de mise en descente GCA diffractait légèrement de la nôtre.

Notre mission au sol terminée, sans oublier la visite au « PX<sup>2</sup> », ce magasin hors-taxe qui constituait la principale attraction des bases américaines pour nous autres pauvres Français désargentés, nous passons au bureau des vols où mon chef remplit un plan de vol IFR pour le retour. Mise en route, roulage. Au point de manœuvre, il demande l'alignement et le décollage en piste 09 :

La tour : - *Climb on track 080 to 4000, upon passing 1 600 ft and 3 DME/2 nm from DER turn left to track 360. Minimum climb gradient 240 ft/nm to 1 400 ft. Read back.*

N°1 (mon chef) : - *OK to line up ?*

La tour : - *Climb on track 080 to 4000, upon passing 1 600 ft and 3 DME/2 nm from DER turn left to track 360. Minimum climb gradient 240 ft/nm to 1 400 ft. Read back.*

N°1 : - *Keskidi avec son Rid Bak ?*

N°2 (moi) : - *Je crois qu'il faut répéter tout ce qu'il a dit.*

N°1 : - ... (Silence lourd de désespoir)

Abrégeons le récit de nos souffrances. Nous avons tenté de copier l'essentiel, au crayon gras sur la plaque en plexiglass de nos combinaisons anti-G, mais ça ne suffisait pas. Finalement, de guerre lasse et une queue se formant derrière nous, le contrôleur s'est satisfait de nos balbutiements et nous a laissés filer.

De retour, et en discutant avec les pilotes de notre escadre et des autres, nous nous sommes aperçus que notre mésaventure était assez courante. La faconde des pilotes aidant, le point de manœuvre

de Ramstein était ressenti comme un lieu mythique maudit, avec un contrôleur Minotaure texan qui s'acharnait à perdre les pilotes étrangers dans les méandres du labyrinthe de ses inimitables consignes. On racontait que les gens avertis se munissaient à l'avance d'un bloc-notes pour recopier au mieux les instructions en question.

## Épilogue

Quelques années plus tard, capitaine et CP à mon tour, j'ai effectué seul une première liaison sur une autre base USAFE : Châteauroux-Deols AFB, où se trouvait la filothèque de l'*US Air Force* en Europe. En remplissant mon plan de vol retour, j'ai remarqué un présentoir dans lequel trônaient des fiches intitulées « *Standard Local Climb-out Instructions/Procedures* ». Elles comportaient quelques phrases décrivant les procédures départ de Châteauroux, une édition pour chaque piste en service. Il n'y avait qu'à se servir et à les lire au point de manœuvre, en écho fidèle aux instructions de la tour ! Comme dans toutes les bases de l'USAF, contrôleur et pilote se relisaient mutuellement la même fiche... *Cool!* ■

1- Nos chers anciens reconnaîtront ici l'instructeur fétiche figurant en 3<sup>e</sup> de couverture de leur remarquable cours de langue anglaise « *American Aviation English* », USAF Language Training Course, 1 October 1954, HQ Officer Military Schools USAF, Lackland AFB, San Antonio, Texas. À votre tour, vous reconnaîtrez certains de ces anciens à leur chevalière « *United States Air Force* » en acier avec une pierre bleue.

2- PX ou Post Exchange, magasins des bases aériennes américaines gérés par l'Army and Air Force Exchange Service, réservés aux soldats américains.

3- DME : Distance Measuring Equipment : pour nous, c'était le TACAN.

DER : Departure End of the Runway

