

6 mirages à Moscou

Novembre 1970. Quelques oreilles bien placées sous le vent des courants d'air sortant d'un Etat-Major, entendent parler d'un voyage qu'en toute conscience, personne n'avait envisagé comme possible : des avions d'armes français pourraient se rendre à Moscou au début de l'été 1971, et plus précisément ceux la 10^e Escadre de Chasse. Ce qui n'est plus qu'un demi-secret mûrit lentement l'hiver durant, quand le 2 février 1971 a lieu la première réunion officielle qui en enfantera beaucoup, beaucoup d'autres... La Mission y trouve son nom de Baptême : « BOREAL ». Il reste quatre mois et demi pour la préparer, ce qui ne fut pas trop pour faire face aux multiples problèmes rencontrés et aux incertitudes qu'il fallut abattre avec une âme de bûcheron.

Deux liaisons préparatoires effectuées en Transall et en MS 760 seront nécessaires pour traiter l'ensemble des questions opérationnelles et techniques, la dernière intervenant cinq jours avant le départ des Mirage car l'itinéraire et les escales ne furent arrêtés qu'en dernière extrémité : WITTMUNHAVEN (R.F.A.) - DEBLIN (Pologne). MOSCOU - DOMODIEDOVO (U.R.S.S.).

Dimanche 20 juin 1971 - 0805 : La première des trois patrouilles lâche les freins. Les deux autres la suivent à 15 mn d'intervalle.

Il pleut sur la magnifique base de WITTMUNDHAVEN lorsque les six Mirage y retrouvent l'un des Transall posé la veille, le second ayant



Sur un terrain quelque part en U.R.S.S.
(E.C.P. Armées - C.T. AIR 14 986)



Quelques pilotes des deux pays
(E.C.P. Armées - C.T. AIR 14 988)

rejoint directement la seconde étape polonaise. L'accueil est remarquable, tout est mis en œuvre pour faciliter cette escale technique effectuée en plein week-end. Deux heures plus tard, restaurés, les pilotes réenfourchent leurs montures pour affronter ce qui pût leur sembler une première difficulté... Le soleil brille au-delà du rideau de fer, sur le sol polonais. Les balises débitent consciencieusement Watts et indicatifs qu'absorbent voracement les avions, sous l'œil attentif des pilotes un peu tendus; mais la voix douce et chaude des contrôleuses polonaises achève de les détendre. Il y a bien un 1 300 litres qui refuse de livrer sa cargaison, mais le beau temps au rendez-vous enlève tout souci au pilote et permettra de tracer une belle traînée au-dessus de l'Ecole de l'air Polonaise

La moitié du travail est faite et cette étape repos est la bienvenue. L'accueil un peu réservé est malgré tout coopératif. Un deuxième déjeuner, servi dans une salle médiévale au sous-sol d'un château servant de PC à la Base, est pris vers trois heures, sans grand appétit il faut le dire. Cette première journée s'achève dans le calme de la très belle campagne polonaise et chacun pense à l'ultime étape du lendemain. L'un des deux Transall nous a déjà quittés pour DOMODIEDOVO afin d'assurer une liaison BLU pour transmettre la MTO au moment du départ des Mirages.

Lundi 21 juin - 0815 : La première patrouille est prête à tracer son sillon dans le ciel Soviétique. Aucun plan de vol n'est passé car on nous attend, mais un ordre venu de MOSCOU repousse le premier décollage de 30 mn. Personne n'a jamais su pourquoi. La MTO toujours favorable ne nous laisse cependant pas le loisir d'observer le sol Soviétique. Chaque leader se bat avec son Radio Compas, la qualité des Watts étant moins bonne, pour mettre un point d'honneur à serrer le trait au plus près,

d'ailleurs la voix, un peu plus brouillée, des contrôleuses confirme la qualité des navigations par des « You are on the Center Line » rassurants. Tout le long du trajet, le coup d'œil réflexe du chasseur vers ses arrières ne lui laisse entrevoir aucun MIG accompagnateur contrairement à ce qu'ont pu dire certains journaux. L'atterrissage s'effectue sans histoire sur les 3 500 m de la piste de DOMODIEDOVO où les six Mirages s'alignent, mission accomplie, près de six MIG 21 D après 27 h 45 de vol depuis le départ.

Trente minutes plus tard la Caravelle du Chef d'Etat-Major de l'Armée de l'Air française s'immobilise à son tour. Encore en équilibre sur le dernier barreau de leurs échelles, les pilotes sont assaillis par deux officiers des douanes qui réclament passeports et fiches de devises.

Le parking est situé à l'extrémité de la deuxième piste de 3 800 m, récemment aménagée. Très à l'écart de la partie active de l'aéroport, nous sommes en pleine nature, cernés par une très belle forêt de bouleaux au milieu de laquelle est dressé un campement de toile : une tente pour les pilotes français, une tente pour les mécanos, une tente pour les soviétiques. Elles sont remarquablement aménagées et présentent un confort certain. Du personnel féminin s'affaire pour servir café et boissons rafraîchissantes.

Une petite cérémonie se déroule sur le parking. Face à face détachements français et soviétique écoutent tour à tour les paroles de bienvenue des chefs de détachement respectifs. Une musique martiale accompagne la ruée des deux détachements l'un vers l'autre : poignées de main franches mais incompréhension totale..., et pour cause...

Une longue attente va alors commencer jusqu'à l'arrivée du deuxième Transall. Un premier contact s'établit entre pilotes grâce aux interprètes. On fume beaucoup pour chasser les moustiques, c'est alors qu'un Soviétique invite le Chef de détachement à aller se doucher : une tente-douche jouxte en effet celle des pilotes avec laquelle elle communique par un sas. Un camion à eau chaude ronronne doucement sous la surveillance d'un Capitaine déçu d'avoir si peu de clients. Il faudra quatre relances et une remarque sur les auréoles de sueur qui marque nos aisselles pour que, vaincus par tant d'obstination, le chef de détachement et son second livrent leurs anatomies au savon parfumé et au gant de crin. Un déjeuner vers quatre heures, l'arrivée du deuxième Transall, et le déchargement partiel des avions de transport, intelligemment parkés à deux kilomètres des avions d'armes, occupent le reste de l'après-midi.

Nous prenons enfin la route de Moscou où nous attend notre hôtel. Le trajet est pénible. L'autoroute ressemble plus à une piste mal pavée qu'à un billard. A chaque fois que le bus atteint 80 km/h, le chauffeur débraye et court sur sa lancée : économie d'essence ? économie de pont arrière, ou de boîte de vitesse ?

A l'hôtel il nous faut à nouveau présenter nos passeports pour pouvoir accéder aux chambres. Celui du chef de détachement se trouve, bien entendu, dans un des cars de la dernière heure. Interdiction lui est donc signifiée de gagner ses appartements. Il faudra la crainte de le voir se coucher sur le tapis du hall d'entrée pour qu'une dérogation exceptionnelle lui soit accordée.

Chacun trouve son lit avec plaisir. Cette première nuit sera courte. A six heures : « Tout le monde sur le pont ». Un déjeuner complet nous attend dans la salle de restaurant du 10^e étage. L'escalope panée a dû mal à être acceptée à une heure pareille par un estomac français.

Mardi 22 juin : Nous avons cinq minutes de retard au départ des cars pour DOMODIEDOVO. Les Soviétiques nous en font la remarque, ce qui fait définitivement tourner ce grand-petit déjeuner de notre Chef. L'enquête qui suit nous montre que pour atteindre le 10^e étage, seuls les ascenseurs sont disponibles, les portes vitrées d'accès au grand escalier de l'hôtel étant fermées à chaque étage. Tout cela nécessitait 20 à 25 mn pour déplacer, dans un sens ou dans l'autre, les 55 personnes du détachement. Tous les efforts seront vains pour faire libérer cet escalier interdit.

Ce chiffre de 55 personnes a d'ailleurs donné lieu à un épisode tragico-comique la veille au soir. A l'issue du dîner, l'interprète en chef (membre du KGB) demande au chef de détachement de lui présenter la 56^e personne : étonnement, chacun compte, tout le monde se compte pour voir ressortir sans cesse le même chiffre de 55. Cela ne satisfait pas notre interprète. Le chef de détachement, fatigué, délègue son pouvoir et va se coucher. Mais pourquoi 56 ! Eh bien, le restaurant ayant servi 56 repas, 56 personnes étaient donc attablées. Une heure et demie ont été nécessaires pour expliquer que l'intrus, l'espion, le clandestin, n'était peut-être qu'un « MORFAL » servi deux fois, ou une erreur de compte du restaurateur.

L'autoroute semble encore plus long que la veille. La matinée se déroule dans le bruit incessant de l'aéroport. Son activité est énorme, mais elle s'arrête lorsque le Capitaine PAGNOT lance son Mirage afin de prendre les mesures du terrain pour la démonstration du lendemain. Les regards de la foule se fixent, étonnés. On applaudit. Nous sourions discrètement.

Vers 15 h deux avions de transport nous emmènent vers Kubinka base de défense aérienne qui devait nous recevoir si sa piste n'avait été en réfection. Un orchestre nous accueille et un groupe d'une soixantaine d'enfants de la base, tout de rouge, de blanc et de bleu vêtus se précipitent vers nous et nous remettent un dahlia fraîchement coupé. On nous applaudit. Cet accueil surprenant nous émeut. Il restera dans notre souvenir.



MOSCOU. La Cathédrale Sainte-Sophie.

(E.C.P. Armées. CT AIR 14 983)

Visite très succincte de la base où nous n'apprenons pas grand-chose, malgré notre curiosité. Déjeuner, et retour à MOSCOU où nous nous engouffrons dans l'immense salle du Palais des Congrès : au spectacle « Le lac des Cygnes ». Merveilleuse musique, merveilleux danseurs et danseuses (très belles) créent une atmosphère propre à dissiper les vapeurs de Vodka du déjeuner (une moyenne de cinq à six toasts portés à chaque repas !). Une petite promenade sur la Place Rouge, le tour de la basilique de Saint Basile... nous rafraîchissent avant le retour à l'hôtel.

Mercredi : Nouveau départ pour DOMODIEDOVO. Nous sommes tous à l'heure mais partons néanmoins avec dix minutes de retard. Mystère !

La pluie est au rendez-vous et retarde le meeting. Visite des avions au sol par le Général GAUTHIER, le Maréchal KOUTAKOV et une suite d'environ 600 personnes. Le Mirage est très entouré, et photographié. De nombreux ingénieurs accompagnés de photographes en décortiquent les détails. La pluie cesse enfin et le plafond permet les premiers décollages. Le Capitaine PAGNOT se surpasse. Chacune de ses figures est consciencieusement chronométrée.

Un rapide repas de corps nous libère vers quatre heures; nous regagnons MOSCOU et plus précisément l'Ambassade française où un cocktail est offert par M. SEYDOUX, Ambassadeur de FRANCE.

Avant de regagner l'hôtel, le chauffeur de la Volga, compréhensif, permet au chef de détachement et à deux officiers de tourner au hasard des rues moscovites. Nous pouvons ainsi nous glisser dans une bouche de Métro et nous faire une opinion sur ce Monument.

Jeudi : Journée dantesque par son programme. Une discussion « franche » pour parler en terme diplomatique, avait écourté notre nuit de deux bonnes heures la veille au soir. Pas un « lota » n'a pu en être changé. La relater serait trop long, disons seulement qu'elle comportait en gros, cinq visites, deux dépôts de gerbes, un cocktail, un dîner officiel et un court passage de 35 mn dans un magasin officiel pour ramener quelques menus souvenirs.

Vendredi : Le départ s'effectue à l'heure précise. Un dernier coup d'œil sur l'immense MOSCOU et nous retrouvons DEBLIN où nous attend un accueil exceptionnel. VARSOVIE est malheureusement trop loin pour y faire ne serait-ce qu'une courte visite mais les ponts sont jetés qui permettront à d'autres peut-être de renouveler une telle mission.

Six Mirages ont volé vers MOSCOU dans d'excellentes conditions. Exploit sportif certes, mais aussi ouverture sur un monde différent... l'avenir le dira.

CHAMPOISEAU (59)