

point de vue

Vol de nuit sur l'Écosse

A l'intention du voyageur de passage en Écosse et curieux d'histoire de l'art, le hameau de Leuchars (prononcer « Loukeurz ») est mentionné dans les guides touristiques. On peut en effet y admirer une église du XVII^e siècle construite sur une magnifique nef du plus pur style normand, qui, elle, date du XII^e siècle. On peut également y admirer, mais ce n'est pas dans les guides, le seul bananier poussant sur le sol écossais. En effet, la position de Leuchars dans la péninsule du comté de Fife, encadrée au nord par l'estuaire de la Tay (*Firth of Tay*) commandé par le port de Dundee et au sud par l'estuaire de la Forth (*Firth of Forth*) qui conduit à Edimbourg, lui permet de jouir d'un microclimat particulièrement tempéré par rapport au reste de l'Écosse.

La nationale A 919 qui relie Dundee à St Andrews traverse le hameau et divise la base aérienne du même nom en deux parties, la zone vie à l'ouest et la zone opérationnelle à l'est. Les touristes sont parfois surpris de voir traverser devant eux les silhouettes énormes et pataudes des pilotes de chasse qui se rendent au mess, affublés de leurs lourdes combinaisons de vol étanches identiques, au casque près, à celles des sca-phandriers.

La piste commence à la route et, bordée d'une forêt classée réserve naturelle, se poursuit jusqu'à une plage de sable. A certaines périodes de l'année, cette plage est occupée par des bandes de phoques, inapprochables à pied, mais que l'on voit beaucoup mieux en dernier virage car ils se sont habitués au grondement des Lightnings et Phantoms en service à la base.

Non loin de là se trouve un haras et on a vu, au briefing météo, le commandant d'escadre demander aux pilotes de faire un trente degrés gauche sitôt le train rentré afin qu'une jument ayant des difficultés à mettre bas n'ait pas trop à souffrir du tonnerre des doubles postcombustions.

Un ruisseau, l'Eden, coulant au sud de la piste, on voit également, à certaines époques, des mères canes sortir de la réserve le matin et se diriger vers le ruisseau suivies de leurs petits canetons en file indienne en traversant bravement piste et taxiways. Bravement, car elles sont parfois attaquées par les mouettes qui sont légion : il arrive que des pilotes en train de taxier et témoins de ces attaques alertent la tour par radio et que celle-ci envoie les pompiers dégager canes et canetons.

A quelques kilomètres de Leuchars, le long de la côte, se trouve le village de St-Andrews. Il est doublement célèbre, d'abord chez les golfeurs car St-Andrews est la « Mecque du golf » (on y jouait déjà au XV^e siècle) et des championnats internationaux s'y déroulent fréquemment; ensuite à cause de son université, la plus ancienne d'Écosse (1410) et une des plus anciennes des Îles britanniques, qui fonctionne mieux que jamais malgré le bruit des points fixes couvrant la voix des professeurs quand souffle, heureusement assez rarement, un vent de nord-ouest. A cette université sont accolées les ruines du château et de la cathédrale, datant du XII^e siècle et officiellement hantées par le fantôme d'une femme blonde vêtue de blanc, apparaissant de dos merveilleusement belle. On l'approche et l'on défaille de frayeur quand elle se retourne, car son visage n'est plus qu'une plaie hideuse. Il s'agit d'une jeune femme d'antan qui, ayant perdu l'amour de sa vie, a décidé de dissuader tout autre homme de lui faire la cour et pour cela s'est brûlé le visage. Les histoires de fantômes sont prises très au sérieux par les Britanniques et il arrive régulièrement qu'un étudiant ou une étudiante, trop imaginaire, aille se promener sur les remparts à la pleine lune et ayant vu la Dame Blanche soit retrouvé le matin littéralement mort de peur. Il est par ailleurs bien connu à la base qu'une des chambres du mess officier est « gentiment » hantée par le fantôme d'un pilote tué pendant la guerre.

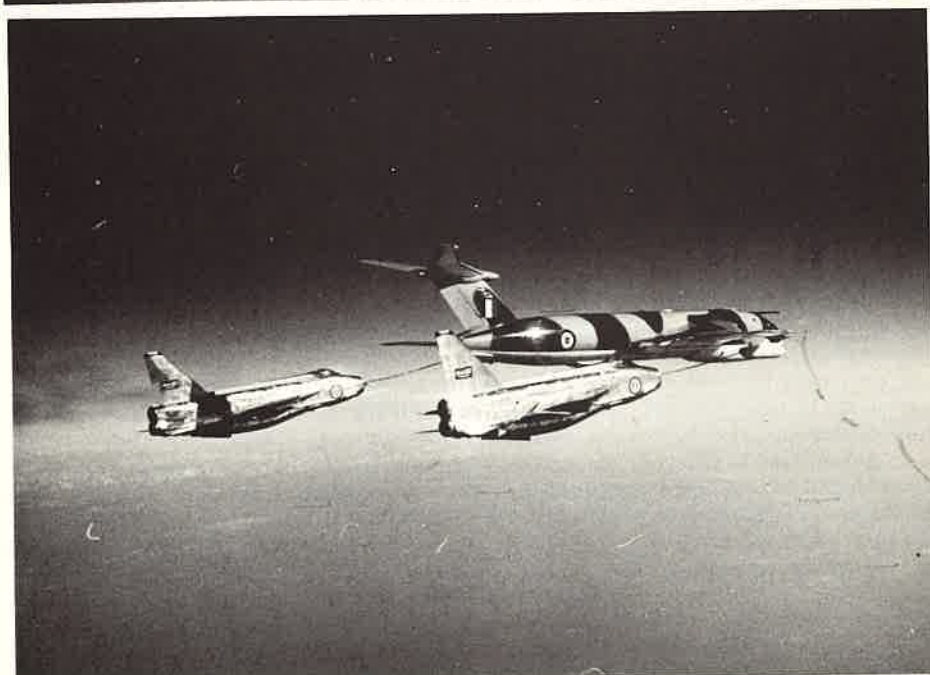
Mais laissons là les morts et suivons les vivants, deux pilotes de Lightning, indicatifs « mission 101 et 102 », qui taxient dans le crépuscule. Autour du taxiway, l'herbe apparaît curieusement mouvante. C'est l'heure où les « monstres » sortent de leur terrier. Les « monstres » sont des centaines ou des milliers de lapins dont beaucoup sont atteints de myxomatose. Cette maladie les rend souvent aveugles et il est courant d'en écraser.

Bref, les Lightnings décollent dans le déchainement des quatre postcombustions de leurs réacteurs Avon Mark 302 et commencent à monter. Dès l'altitude de 15 000 pieds, par les nuits d'hiver, le spectacle commence : les aurores boréales, — appelées moins poétiquement *northern lights* par les Anglais — déploient leurs draperies mauves ou verdâtres.

Bien que leurs contours soient diffus, on les voit très bien changer fréquemment de forme. A Leuchars, nous sommes en effet à 56° de latitude nord et les vols entraînent couramment les pilotes aux environs du 62° parallèle dans cette immense arène comprise entre l'Écosse, la Norvège, l'Islande et le Pôle, arène beaucoup plus fréquentée qu'on ne le croit par des avions civils et militaires de toutes sortes et de toutes nationalités.

Dédaignant le spectacle naturel, les « Mission 101 et 102 » s'écartent de la côte pour retrouver, quelque part au-dessus de cette immensité obscure et glacée, le ravitailleur Victor dont ils vont partager le pétrole avec d'autres patrouilles. Radar de guidage, radar de bord, tacan air-air conjuguent leurs efforts et bientôt apparaît, en orbite sur son hippodrome, le Victor et son cortège de chasseurs. En effet, ce soir bien que les trois escadrons se partagent au préalable pétrole et créneaux, il y a un petit embouteillage dû à la fois au fait qu'un équipier, dont c'est le premier ravitaillement de nuit, a du mal à engager sa perche et au fait qu'une patrouille de Phantoms, ayant fait des mutuelles supersoniques après un premier ravitaillement, est revenue un peu à court de pétrole en effectuer prématurément un deuxième. Il y a donc deux Lightnings en

... Et bientôt apparaît...
le Victor et son cortège de chasseurs.



Deux Lightnings (aux couleurs saoudiennes) en cours de ravitaillement.

cours de ravitaillement, un derrière chaque aile du Victor, puis une « queue » constituée par les deux Phantoms que l'on sent impatientes et par les deux Lightnings 101/102. La rigueur des procédures n'empêche pas quelques réflexions ironiques à la radio mais bientôt la première patrouille décroche, le plein fait, et s'en va travailler à une centaine de nautiques de là ; les Phantoms prennent rapidement leur pétrole et la patrouille 101/102 s'approche du Victor.

Celui-ci grossit, majestueux, avec ses feux de route clignotants, ses projecteurs éclairant l'extrados de ses ailes, les feux multicolores sur ses nacelles de ravitaillement et ses paniers éclairés au bout des tuyaux déroulés. En se rapprochant avec précaution, dans la nuit, un peu éblouis par cet arbre de Noël, les pilotes perdent la notion de la ligne d'horizon, du haut et du bas, d'autant plus que l'ensemble bascule régulièrement pendant les virages de l'hippodrome. Ils ne sont plus pilotes de Lightning, ils sont cosmonautes, s'apprêtant à verrouiller leur LEM sur une capsule Appollo... Les soubresauts des paniers au bout du vulgaire tuyau d'arrosage qui constitue le système de ravitaillement du Victor les rappelle à la réalité. Chaque pilote immobilise à quelques dizaines de centimètres derrière le panier la perche de son avion fixée sur l'aile gauche. Au moment où les soubresauts du panier dus à la sortie du virage se calment enfin, un léger bond en avant et contact. Les Lightnings se remplissent rapidement, prennent de l'incidence, deviennent plus lourds aux commandes. Puis c'est le retrait, bien dans l'axe, et le déclenchement de la perche. Les Lightnings dégagent, laissant la station-service volante accueillir la patrouille suivante.

Pendant le reste de leur vol de nuit, ils reviendront deux fois encore se ravitailler, effectuant environ une heure d'interceptions mutuelles entre chaque ravitaillement. Puis c'est le retour vers la côte. La lune s'est levée. Sur la mer des groupes de points lumineux indiquent les flotilles de bateaux de pêche. Droit devant les lumières d'Edimbourg et loin derrière celles de Glasgow sur la côte ouest. A droite Dundee, toute brillante au bord de l'eau, ressemble à quelque rivière.

Les deux Lightnings descendent, se séparent, interceptent les faisceaux de l'I.L.S. et brûlent consciencieusement leur pétrole superflu en accomplissant quelques circuits. Ils atterrissent enfin, après trois heures trente de vol. Il est un peu plus d'une heure du matin. Après avoir péniblement retiré leurs combinaisons étanches, leurs pantalons anti-G, leurs sous-vêtements en laine synthétique et revêtu leurs uniformes gris-bleu, ils retrouvent au mess les contrôleurs d'approche et les autres pilotes. Là, servis par les vieux *waiters* très dignes, ils absorbent leur *late night nosh* à base d'œufs sur le plat et de frites, avec du *bacon*, des saucisses, des tomates, le tout arrosé de bonne bière blonde.

Les péripéties du vol de nuit sont alors commentées dans la décontraction générale, puis tout le monde se sépare jusqu'au lendemain soir.

POCHOY (57)