

## MATINÉE D'UN PILOTE FRANÇAIS EN ÉCHANGE AVEC LA R.A.F.

Le samedi 22 septembre, le compte rendu de la situation aérienne et navale passé par télébriefing est le suivant :

Un sous-marin russe « classe H », accidenté au large de Cuba, est remorqué à la vitesse de 5 nœuds vers les ports de l'Arctique. Sa route passe par l'« Iceland Gap », c'est-à-dire entre les Féroés et l'Islande ; d'autre part, une flotte soviétique est en exercice 100 nautiques au nord-ouest de Saxa Vord. La cellule « Intelligence » du Strike Command s'attend donc à une activité aérienne de la part des unités russes de reconnaissance maritime.

Le vendredi 21, deux ravitailleurs « Victor » étaient venus de Marham, en alerte à 2 h à Leuchars.

L'alerte « chasse » était assurée par 2 Lightning F6 du 23<sup>e</sup> escadron, les « red eagles » prêts en 10 minutes de jour et de nuit.

Le samedi matin, vers 08.00, le chef contrôleur de Buchan Radar signale que deux « Zombis » détectés par les radars norvégiens à environ 900 nautiques au nord de l'Ecosse viennent de disparaître des écrans radar alliés au cap 220...

Les Victor passent à 15 minutes, puis très rapidement, l'un d'eux, « mission 77 », reçoit l'ordre de décollage tandis qu'un Lightning passe à 5 minutes.

Un rapide café avalé, installé dans le cockpit, j'apprends par télébriefing qu'un « Shackleton » a également reçu l'ordre de décoller de Lossiemouth pour couvrir à basse altitude la zone de passage présumée des « Zombis ». L'AEW ne sera en place que vers 11 h.

Environ 5 minutes après le décollage du ravitailleur « mission 77 », je reçois l'ordre « Mission 22, scramble, vector 350 optimum flight level, contact Buchan... ».

En montée, je passe Tacan air/air 62 et obtiens une distance par rapport au ravitailleur : 42 nautiques ; à 35 nautiques : contact radar sur le tanker... à 30 000 pieds, alors que la distance chasseur-ravitailleur diminue progressivement, « Mission 77 combined » s'achemine vers le nord.

Buchan nous transfère à Saxa Vord, dernière station radar anglaise au nord des Shetlands, ensuite nous est ordonné le Cap 300 ; ce sera le cap d'interception.

Je décide de ravitailler et prends 5 000 livres : au cas où le « Zombi » se sentant détecté passerait à basse altitude, il me faut le maximum de carburant. Le ravitaillement terminé, nous recevons l'ordre de contacter le radar danois « Pole Star » au nom évocateur, situé sur l'île danoise des Féroés (Thorshavn)...

... « Your target 40° right 120 miles, height 26.000' heading 220, two bogeys, 16 miles astern, maintain heading 300 », puis « You are to identify and shadow, check armament switches safe ».

Un coup d'œil en arrière, le tanker « suit le mouvement » dans les traînées ; celui-là, il ne faut pas le lâcher !

Le navigateur du Victor m'indique « Pigeon, Lossiemouth 150, 370 miles ». Okay, cela fait 460 nautiques pour Leuchars !

« Your target 50 Nm turning 190, vector port 270 » ; à ce cap, j'obtiens contact radar à 45 nautiques : deux gros plots !

Dans mon anglais très « French », j'annonce « mission 22 going for the first one », à 10 nautiques, je prends le contact à vue et coupe le « radar transmitter », le Russe est là : énorme, je ne vois que la grosse étoile rouge sur la dérive... « Pole star, target is a Bear. Stand by for mark », j'approche la bête par-dessous : le gros radar de surveillance maritime (Nato code « Big Bulge »), les « blisters » ECM sur la queue, pas de doute : « Bear Mark D ».



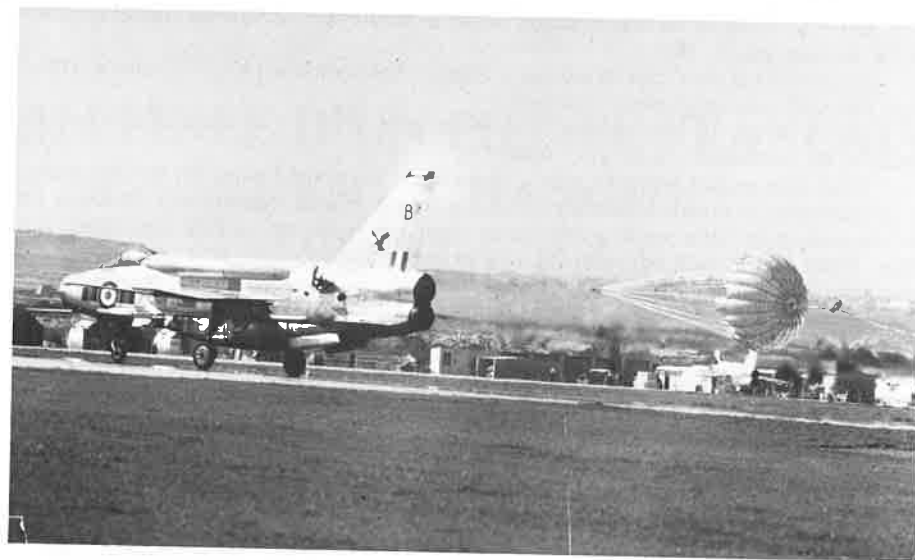
Je mets un certain temps à stabiliser à 200 yards : dans ma précipitation, j'ai oublié que « l'ancien » se traîne à 250 nœuds.

« Taking some pictures », le mitrailleur arrière russe en fait d'ailleurs autant ; le petit 24 x 24 n'est pas tellement facile à manipuler...

« Going for the rear one », un 270 par la droite, je rebranche le radar un court instant pour vérifier la position du deuxième Russe qui se trouve effectivement dans les 6 heures de son leader, 16 nautiques.

« The second one is also a Bear D », pendant que je prends des photos du deuxième Bear, arrivent 2 Phantom américains ; nous sommes 3 autour de l'énorme appareil.

Faisant route au sud, nous recevons l'ordre de contacter Benbecula, radar anglais situé sur l'île de North Uist. Malheureusement, le contact radio est difficile à établir et il me faut rassembler sur le tanker et reprendre du pétrole... Le pilote Victor est « sur la perche » à 15 nautiques. Je reprends 5 000 livres et retourne sur les Bear par rapport auxquels nous avons suivi une route parallèle.



Environ 30 minutes plus tard, je reçois l'ordre de rallier Leuchars, la mission se termine par un troisième et ultime ravitaillement, et un exercice de percée accompagnée avec GCA dans l'aile du Victor.

La mission a duré 3 h 20 plus une heure pour remplir les comptes rendus : la rançon de la gloire !

Il est 13 heures quand je rentre chez moi... Je vais prendre une rafale... Je devais être relevé d'alerte à 9 h et, en ce beau samedi de septembre, faire une promenade en famille dans les Highlands !

EON (62)