

Mission « Coronet East 403 » ; rencontre avec Vénus

Par Fernand Carrel

Le contrat d'acquisition des F/A-18 C/D « Hornet » prévoyait que sur les 34 appareils achetés, trente-deux seraient montés en Suisse et deux construits entièrement aux Etats-Unis. Ces derniers, un monoplace et un biplace, devaient servir aux essais de réception et de qualification du système d'armes et ne rejoindre la Suisse qu'une fois leur tâche accomplie.

Je m'étais mis dans la tête de participer au convoyage du biplace, malgré mon âge avancé (au seuil de la soixantaine) et ma position de Commandant des Forces aériennes. Me basant sur l'exemple de mon collègue et ami finlandais, le Major-Général Matti Ahola, je m'imaginai que ce serait peut-être un message symbolique soulignant l'importance du projet ainsi que la démonstration que le patron peut encore faire ce qu'il exige de ses pilotes. C'était aussi, peut-être même surtout, un défi personnel, car j'allais en plein inconnu tout en étant parfaitement conscient de la responsabilité que j'endossais. Et en fin de compte, c'était la conclusion du long et intensif combat que j'avais mené au côté de Kaspar Villiger, alors Ministre de la défense, pour arracher la victoire dans la votation fédérale entraînée par l'initiative populaire lancée contre l'acquisition d'un nouvel avion de combat.

J'annonçais donc mon intention lors d'une séance du Comité directeur du Département de la défense, en décembre 1995. Ma proposition ne rencontra aucune objection et Adolf Ogi, notre Ministre de la défense, donna son approbation ... avec même un brin d'enthousiasme me semblait il !

En septembre 1996, on aborda la planification du convoyage du F/A-18 D de Saint- Louis, siège de l'usine de Mc Donnell-Douglas (aujourd'hui Boeing), à Emmen, siège de la Fabrique fédérale d'avions (aujourd'hui RUAG Aviation), où l'avion devait être soumis aux dernières vérifications techniques avant sa remise aux Forces aériennes. Lors de la séance mensuelle du Comité de direction du Département de la défense, le Chef de l'armement, Toni Wicki, présenta les grandes lignes du plan et je constatais avec surprise qu'il avait prévu l'un de ses pilotes d'essais pour cette mission, à partager avec le pilote de l'US Navy qui en assurerait la responsabilité. Je lui rappelai la décision préalable de décembre 1995 et il s'inclina très sportivement. Il fut donc définitivement décidé que j'assumerai ce convoyage, sous réserve de ma disponibilité dans le temps ... qui n'était d'ailleurs pas du tout évidente !

La décision ne tarda pas à être connue des collaborateurs du Département, des médias et du monde politique. La presse ne réagit que modérément, avec des commentaires plutôt sympathiques, comme dans le « Blick » et dans « Le Matin ».

Par contre la grogne s'installa chez les pilotes d'essais du Groupement de l'armement comme chez certains membres des Forces aériennes qui estimèrent sans doute que je leur enlevais le pain de la bouche.

Comme Adolf Ogi me le confia plus tard, certains parlementaires lui firent part de leur désapprobation, estimant qu'il s'agissait là d'une mission trop périlleuse pour un Commandant de corps dont le rôle était de diriger ses troupes assis sur son fauteuil de bureau plutôt que sur un siège éjectable au milieu de l'Atlantique Nord, une optique que je n'ai jamais pu partager. Un officier général de l'armée de terre conta à qui voulait l'entendre que les commandants des corps d'armée de campagne n'éprouvaient pas le besoin de conduire un char d'assaut pour servir d'exemple à leurs troupes ! Même la Délégation des finances du Parlement s'en mêla, objectant que les indemnités de décès seraient trop dispendieuses pour un officier de mon rang et de ma classe de salaire ! Mais Adolf Ogi resta inébranlable et Dieu sait combien je lui en suis reconnaissant. Il recommanda simplement que l'opération se fasse dans une certaine discrétion et qu'on évite de la médiatiser ; juste un communiqué de presse avant le départ et après l'arrivée.

C'est dans cette atmosphère un peu pesante que commencèrent les préparatifs. L'avion qu'il s'agissait de convoier était le J-5231, le premier F/A-18 suisse à voler, dont nous avons célébré le « roll-out » à Saint-Louis le 25 janvier précédent. Cet avion comptait une cinquantaine d'heures de vol réalisées aux USA avant que nous le prenions en charge. Il devait être en Suisse au plus tard le 20 décembre en raison de la fermeture de la base d'Emmen pour les fêtes de fin d'année. Le vol devant se faire sans escale depuis Saint-Louis, il fallait un ravitailleur en vol, un « tanker ». Le Groupement de l'armement avait réussi à réserver un KC-10 (version « tanker » du Mc Donnell Douglas DC-10) à l'US Air Force pour la fenêtre située entre le 15 et le 20 décembre. Tout report au-delà de cette échéance signifierait au moins trois semaines d'attente pour une nouvelle allocation.

Côté préparation morale, l'inconnu est total quant à ma faculté de tenir le coup dans un vol aussi long (une dizaine d'heures), de nuit, dans un espace aussi confiné, sanglé sur un siège éjectable sans possibilité de bouger autre chose que la tête, les bras et les pieds...ni d'aller aux toilettes ! Difficile aussi d'obtenir des informations en Suisse, car personne n'a encore jamais accompli une telle mission. Par chance, nous avons cette année là un pilote de l'US Navy en stage à Payerne, dans le cadre de notre programme d'échange d'expériences. Le lieutenant de vaisseau (équivalent de capitaine) Holland est un aviateur expérimenté qui a eu l'occasion d'amener un F/A-18 des Etats-Unis jusqu'au Golfe, sans escale. Il me rend attentif au fait que le principal problème est la fatigue. Suivre le régime qui me sera prescrit ultérieurement est également très important ... de façon à ne pas avoir à faire dans sa culotte pendant le vol ! Enfin, il est indispensable de se sentir à l'aise dans le lourd équipement de survie en mer dont sont nantis les équipages de convoiage. Il me conseille d'emporter une boîte de cire d'abeille afin de lubrifier la fermeture- éclair de la combinaison étanche qui aurait la fâcheuse tendance à se gripper. Plus le temps passe, plus le stress augmente et plus le doute s'installe. Avec décembre qui s'approche, j'entre par ailleurs dans la phase habituelle d'activité intense à cette époque, avec les rapports de fin d'année de mes unités qui s'accumulent et pour lesquels, chaque fois, il s'agit de préparer un discours.

Fin novembre, l'impasse devient totale. Ma préparation technique est quasiment nulle (une demi-heure de simulateur) et la fatigue s'accumule. Les problèmes aussi. Mon administration a oublié de faire renouveler mon visa TDY pour les Etats-Unis ; il est échu depuis cet été et il s'agit de le revalider en vitesse. Par ailleurs, l'US Navy exige que les pilotes impliqués dans un vol de convoiage au-dessus de la mer suivent un cours technique sur l'avion au sol, se soumettent à une visite médicale, participent à un entraînement d'emploi du siège éjectable et de survie en mer et réussissent l'examen final en piscine. Mon statut de VIP devrait me permettre de bénéficier d'une exception, mais elle n'est toujours pas arrivée ! Si elle devait être refusée, il ne me resterait plus qu'à abandonner mon projet car il est exclu que je parte pour deux semaines aux Etats-Unis dans cette période très chargée.

6 décembre : cette fois, ça y est. Toutes les autorisations sont là. La date du convoiage est définitivement fixée, sous réserve des conditions météo au départ, en route et à l'arrivée. Ce sera la nuit du dimanche 15 au lundi 16 décembre avec un décollage à 23 heures locales (6 heures lundi matin en Suisse) et un atterrissage à Emmen entre 15 et 16 heures, en tous cas avant le coucher du soleil. Je suis mis au bénéfice d'une formation raccourcie à un minimum de deux jours, le dimanche devant être consacré à un repos total et à une diète sévère jusqu'au moment de quitter l'hôtel. Je m'envolerai donc le jeudi 12 décembre avec Swissair puis Delta Air Lines jusqu'à Saint-Louis.

Je fais mes bagages en vitesse dans la nuit qui précède mon départ pour les USA. Heureusement, ils sont légers : trousse de toilette, pyjama et des habits civils « sport » pour le vol d'aller et pour tenir les deux jours de préparation et de briefings à Saint-Louis. Le tout est emballé dans un petit sac qui devra trouver sa place dans le F/A-18 D, qui sera probablement déjà plus que bourré de matériel et d'objets divers. L'équipement de vol me sera prêté par

l'US Navy ; j'aurais bien voulu prendre au moins mon casque de vol et mon masque à oxygène, car je sais par expérience que ces pièces d'équipement, adaptées en vitesse, sont vite douloureuses à porter... alors, pour un vol de dix heures ! Mais on m'a expliqué que les écouteurs et le microphone ne sont pas compatibles avec l'installation radio du « Hornet ». Finalement, j'arrive à dormir trois heures avant que le réveil ne sonne ; vraiment idéal ! J'apprécie d'autant plus l'hospitalité de Swissair qui me met en première classe où je puis enfin sombrer dans un sommeil réparateur.

A Saint-Louis, je suis attendu par une vieille connaissance, Charlie Plummer, Directeur du programme F/A-18 Suisse chez Mc Donnell-Douglas. Je l'avais prévenu que je ne pourrais accepter aucune des activités sociales habituelles lors de mes visites, afin de me concentrer exclusivement sur la préparation de ma mission... diète comprise. Par courtoisie, j'irai quand même dîner chez lui le lendemain. Je passe la soirée à étudier le programme d'activité prévu jusqu'au départ et me couche de bonne heure... après avoir changé de chambre d'hôtel, car la première donnait sur une autoroute !

La préparation physiologique est très détaillée. Dès vendredi, minimiser ou supprimer l'absorption d'alcool, réduire la consommation de fibres, de pain, de légumes et de boissons contenant de la caféine ; éviter tout effort physique inutile. Dès samedi, plus d'alcool, ni de pain, ni de légumes, ni de boissons caféinées. Absorber un maximum de liquides tels qu'eau, jus de fruits et « soft drinks » sans caféine. Assurer un maximum de sommeil. Dimanche, manger modérément, surtout des protéines mais pas de fruits ni de légumes et éviter les aliments sucrés. Saturer l'organisme en liquide jusqu'à 16 heures puis ne boire plus que très modérément. Repos total jusqu'au départ de l'hôtel. Ce régime est destiné à optimiser le transit intestinal en fonction de la mission et à préparer le corps à une longue veille. Le dimanche, j'ajouterai de mon propre chef à cette diète une petite cure d'anti-inflammatoires, pour éviter que mon dos mal en point ne me fasse souffrir et un constipant... pour être tout à fait sûr ! Bizarrement, dans ce pays où l'on regarde les fumeurs d'un œil assassin, on ne m'a pas interdit ma pipe. Il ne me reste plus qu'à m'y accrocher pour remplacer le café, qui est de toutes façons imbuvable ici pour un européen normalement constitué.

Vendredi matin, départ pour l'aérodrome de Saint-Louis où je vais commencer par toucher et faire ajuster mon équipement de vol et de survie chez Mc Donnell-Douglas. Tout d'abord, les sous-vêtements ignifugés. Puis vient la combinaison étanche en caoutchouc, obligatoire pour les vols au-dessus de la mer dès que sa température est inférieure à 11°C. Elle se ferme par une longue fermeture-éclair qui part en diagonale de l'épaule gauche jusqu'au bas de l'aîne et elle enserre le haut du cou, les poignets et les chevilles de façon que l'eau ne puisse pas pénétrer. Pour l'enfiler, il faut se mettre à trois et comme c'est du neuf, la fameuse fermeture-éclair exige la traction des deux mains pour être ouverte ou fermée ; je comprends alors toute l'importance du truc de la cire d'abeille. Par-dessus se porte la combinaison de vol normale, la veste de vol et le pantalon anti-g. Ensuite, choix et adaptation des chaussures de vol qui se lacent jusqu'à mi-mollets, ce qui n'est pas très aisé car il est difficile de se courber avec la rigidité de la combinaison étanche, amplifiée par le port du pantalon anti-g. Cela continue avec le harnais qui permettra la fixation aux crochets du siège éjectable ainsi qu'aux sangles du paquet de survie et du « dinghy » (canot pneumatique de secours qui se gonfle automatiquement au contact de l'eau), ces deux objets restants reliés au harnais par une longue lanière de façon à ne pas les perdre en cours d'éjection. Une fois dans l'eau, le pilote n'a plus qu'à tirer sur les ficelles pour les récupérer. Le harnais pèse quinze kilos et comprend tout un petit matériel d'urgence : couteau pour couper les sangles du parachute si besoin est, lampe torche pour éclairer le cockpit en cas de panne de la génération électrique ou pour faire des signaux de détresse dans l'eau, sifflet de repérage pour les secours, poudre anti-requins pour éloigner les squales, etc. Le paquet de survie comprend des vêtements étanches, de la boisson, de la nourriture, des pastilles pour la purification de l'eau, des allumettes, etc. Il pèse également

quinze kilos et il est disposé sous le coussin du siège éjectable, tout comme le « dinghy ». Enfin, par-dessus la combinaison, on enfile encore le gilet de sauvetage.

Quand je tente de m'ébattre un peu et de marcher quelques pas, j'ai l'impression d'avoir été transformé en « Bibendum ». C'est lourd, rigide et chaque fois que j'essaie de tourner la tête, le col de la combinaison étanche me scie le cou. Ce qui est sûr, c'est qu'il faudra prévoir assez de temps pour m'équiper avant le vol. Il nous a fallu plus d'une heure pour procéder à ce harnachement.

Reste maintenant à toucher un casque de vol et un masque à oxygène. Cela ne va pas tout seul et j'en essaie plusieurs avant de fixer mon choix ; c'est très important car un casque qui serre trop la tête devient vite douloureux et s'il est trop large, il bouge sans arrêt et vous tombe sur les yeux. Ah ! Que je regrette mon casque personnel moulé sur ma tête et resté à Payerne ! Idem pour le masque qui, s'il est mal adapté, peut blesser méchamment le haut de l'arête du nez après quelques heures. Les gants, eux, ne posent pas de problème.

La matinée s'achève sur la familiarisation avec les procédures d'éjection, d'arrivée dans l'eau et d'utilisation du « dinghy ». Cela restera la partie la plus déprimante de toute la mission. D'abord, je m'installe dans un siège éjectable et répète toutes les procédures pour quitter l'avion. Vient alors le briefing « dinghy ». Déplié, ce canot ressemble parfaitement à un cerueil et, en plus, il est de couleur gris foncé, ce qui ne doit guère faciliter son repérage dans les eaux sombres de la mer. Ceux qui l'ont conçu doivent être de parfaits sadiques. Quand on me dit qu'à cette époque de l'année, la température de l'eau de l'Atlantique Nord est de 1,4°C et que dans ces conditions la combinaison étanche m'accorde quatre minutes de survie pour grimper dans le canot, je me demande vraiment ce que je suis venu faire dans cette galère ! Cerise sur le gâteau, les « spécialistes » m'informent que si le « dinghy » devait ne pas se gonfler automatiquement au contact de l'eau, il est possible de le gonfler avec la bouche ou à l'aide d'une cartouche fixée dans le canot, mais après un bon quart d'heure de recherche, ils ne peuvent toujours pas me montrer où se trouve l'embout ni la cartouche ! Ils ont probablement lu le prospectus mais encore jamais démonté le « dinghy ».

Après un déjeuner absorbé d'un appétit modéré en compagnie de quelques « pontes » de Mc Donnell-Douglas, je passe une heure et demie dans le simulateur de vol du F/A-18 D, pour me re-familiariser avec son environnement et en particulier avec tout ce qui touche à l'éclairage du cockpit et des instruments.

C'est là que me rejoint le « Mission Commander », le responsable du convoyage, avec qui je vais partager cette aventure. C'est le Commander (Lieutenant-colonel) Jim « Scoop » Roberts ; « Scoop » est son surnom mais aussi, comme il est d'usage dans l'US Navy, son nom de couverture à la radio. Je le rencontre pour la première fois mais d'emblée le contact est excellent. Silhouette élancée et racée, visage franc et ouvert, barré d'une fine moustache, « Scoop » est la courtoisie même, la vraie, celle qui part du naturel. Nous deviendrons, le temps de traverser l'Atlantique, les meilleurs compagnons du monde.

« Scoop » n'est pas un débutant en la matière puisque ce sera son troisième convoyage. Il m'emmène dans une petite salle de briefing où il va m'exposer l'organisation de notre vol.

La mission a reçu la désignation de « Coronet East 403 ». Notre indicatif radio sera « Retro 11 ». Le convoyage est de la responsabilité de l'US Navy mais sous le contrôle opérationnel de l'US Air Force, qui dispose d'une cellule itinérante qui organise tous les vols de convoyage intercontinentaux. C'est un de ses « Delivery Control Officers » (officiers de contrôle des convoyages) qui présidera le briefing initial demain après-midi et le briefing final, dimanche, avant le départ.

Comme je ne suis pas formé pour assurer les ravitaillements en vol, c'est « Scoop » qui s'en chargera. De ce fait, il devra occuper le siège avant et me dit, l'air tout contrit, que je devrais

prendre place sur le siège arrière ; pour moi, ça va de soi ! En plus des ravitaillements, « Scoop » effectuera le décollage, l'atterrissage et assurera le trafic radio ainsi que la navigation quand nous ne serons pas en formation avec le « tanker ». Pour le reste, l'avion sera à moi aussi longtemps que je le souhaiterai : un beau et long vol en patrouille en perspective ! Inusité aussi, par la taille respective des avions ; le petit chasseur F/A-18 et le gigantesque ravitailleur KC-10 en formation !

Nous étudions ensuite la configuration du J-5231. Notre avion sera lourd, au décollage, avec ses trois réservoirs supplémentaires de 330 US gallons (1250 litres) chacun, deux sous les ailes et un sous le ventre. Avec un total de près de 10'000 litres de carburant à la mise en route, nous aurons un poids au décollage de 20'820 kilos, pas très loin du poids maximum autorisé de 23'500 kilos.

Finalement, « Scoop » me met au courant des prescriptions de convoyage de l'US Navy et nous passons en revue les procédures radio pour une bonne compréhension mutuelle dans le cockpit, les critères d'interruption de vol au décollage et en route et les mesures à prendre dans tous les cas de panne imaginables, y compris l'éjection. Nous récapitulons encore tout ce qu'il ne faudra pas oublier de prendre avec nous : passeports, ordres de convoyage, check-lists, cartes et documentation de route, cartes de crédit pour le carburant (de façon à pouvoir faire le plein en cas de déroutement sur un aérodrome civil et/ou étranger), colis-repas, bouteilles d'eau et effets personnels.

Le soir, sympathique dîner léger chez les Plummer et retour à l'hôtel.

Je suis d'une humeur plutôt morose et j'ai de la peine à m'endormir. C'est ce fichu « dinghy » qui m'a donné un coup de blues ! Les doutes m'assaillent à nouveau ; est-ce que je vais vraiment tenir le coup pour un si long vol ligoté dans un tout petit cockpit ? Ces derniers mois, j'ai parfois souffert de violentes crampes dans les jambes. Et si ça m'arrivait en vol ?

Si nous devons nous dérouter et atterrir au Groenland ou en Islande parce que j'ai un problème ? Avec tous les gens qui m'attendent au contour, en Suisse, ce serait vraiment ma fête ! Est-ce que c'était vraiment raisonnable de vouloir faire cette mission à près de soixante ans ? Ce désagréable sentiment d'incertitude me poursuivra encore toute la journée de demain, jusqu'au départ pour le briefing initial, gâchant ainsi ma grasse matinée.

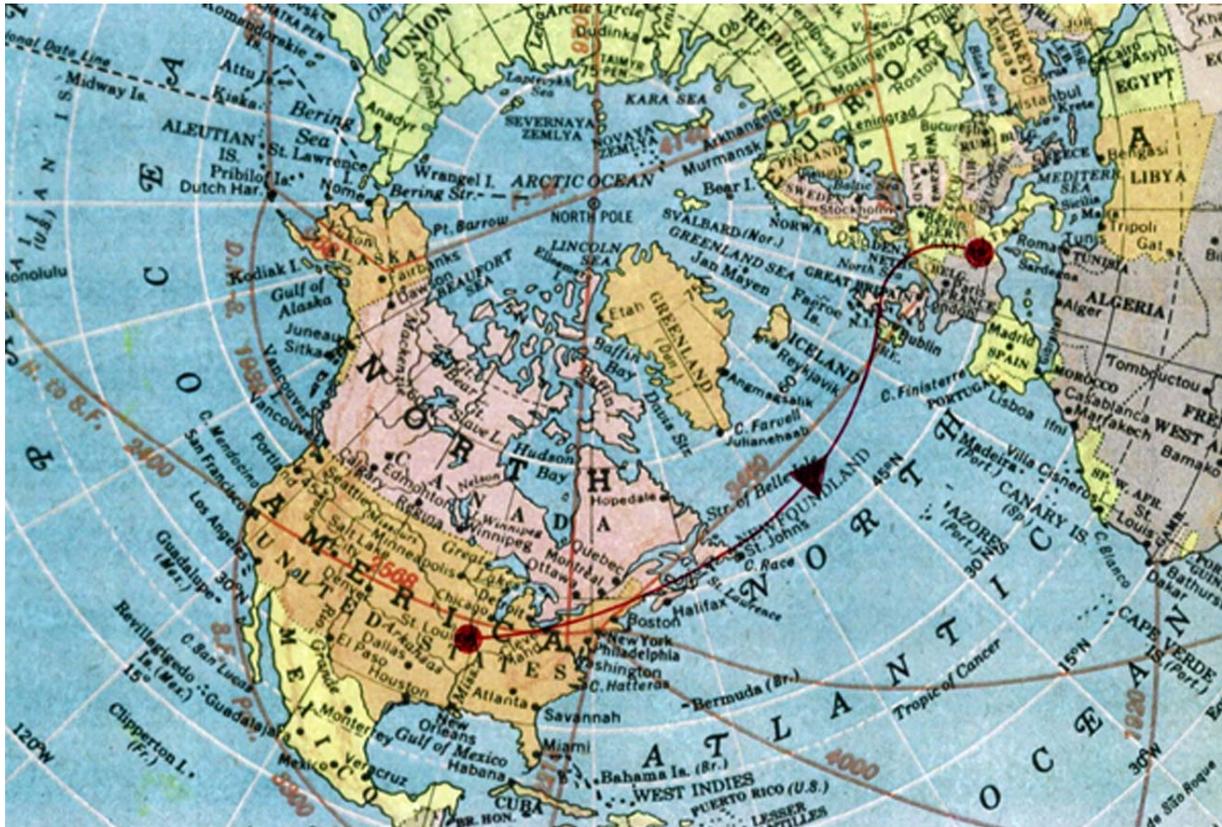
Samedi 14 décembre, 16 heures. « Scoop » et moi rencontrons le « Delivery control officer » en charge de notre vol. C'est le Lieutenant-colonel Dave Roberts qui vient de Langley AFB, dans la banlieue de Washington, où il dirige la cellule itinérante de l'US Air Force, responsable de l'organisation et du contrôle de tous les convoyages depuis la côte Est des Etats-Unis, y compris ceux de la Navy et du Marine Corps. Il est en contact permanent avec la section « Essais en vol » de notre Groupement de l'armement, qui, belle joueuse, s'occupe d'organiser la réception en Suisse.

Après nous avoir distribué l'abondante documentation de vol, le Lieutenant-colonel Roberts passe au vif du sujet : route, paramètres de vol, ravitailleur, fréquences radio, aérodromes de décollage et prévisions météo.

Le trajet de Saint-Louis à Emmen mesurera 8050 kilomètres, dont 3980 sur l'eau. La route passera par Indianapolis, Syracuse, Bangor, travers de Gander où nous quitterons la terre ferme que nous ne retrouverons pas avant l'Ecosse après être passé au large du Groenland et de l'Islande, puis nous survolerons Edinburgh, Norwich, Amsterdam, Ramstein pour arriver enfin à Emmen. Le nombre de « waypoints » (points de navigation) sera de 64, qu'il faudra entrer dans le calculateur de navigation. Nous devons procéder à huit ravitaillements en vol, dont cinq de nuit. Le « tanker » sera un KC-10 de l'US Air Force qui nous sera entièrement dédié...un super luxe ! Nous rejoindrons « Gold 61 » (son indicatif radio) à Rosewood, 39 minutes et 570 km après le décollage, et volerons en patrouille avec lui jusqu'à Leuchars, sur

la côte Nord-est de l'Ecosse, où il nous quittera. Pendant toute la traversée de l'Atlantique, il jouera la « bonne à tout faire » et assurera la navigation et le trafic radio et téléphonique à longue portée. Ensuite, nous devrions avoir bien assez de carburant pour rejoindre la Suisse par nos propres moyens.

La planification des ravitaillements est calculée très minutieusement de façon qu'en tout point du parcours, nous soyons en mesure de regagner la terre ferme en cas de problème... à condition que nous les réussissions tous ! C'est pourquoi certains d'entre eux seront très rapprochés ; dans deux cas, alors que nous serons au plus loin du Groenland, nous ravitailleront à onze, respectivement à treize minutes d'intervalle, pour ne « sucer » que 470, respectivement 650 litres de kérosène.



Le trajet se fera initialement au niveau de vol 250 (25'000 pieds/7'600 m/M), puis, une fois au-dessus de la mer et le « tanker » un peu allégé, nous serons peut-être autorisés à monter au niveau 260 (26'000 pieds, respectivement 7'900 m/M). Nous conserverons pendant tout le vol une vitesse effective de 440 nœuds (815 km/h), respectivement Mach 0.74, ce qui correspond à une vitesse indiquée (ou aérodynamique) de 555 km/h. Ce ne sont pas les meilleures conditions pour une consommation de pétrole minimum, mais elles sont par contre optimales pour les ravitaillements. Si nous montons plus haut, la vitesse aérodynamique diminuera rapidement et deviendra critique pour le « tanker » comme pour la manœuvre d'engagement du panier du flexible de ravitaillement.

Tous les aérodromes de dégageant sont passés en revue et la documentation qui nous a été distribuée est très minutieuse ; cap le plus direct, distance, durée de vol, consommation, état des pistes et des barrières d'arrêt, fréquences radio, tout y est.

Les prévisions météo sont plutôt bonnes. On attend un front froid au-dessus du Nord-Est des USA et sur le Sud-est du Canada, mais l'Atlantique Nord devrait être clair, avec des vents favorables jusqu'en Europe.

Le briefing final aura lieu demain dimanche à 21 heures et c'est là que commencera le temps de travail officiel. Le décollage est prévu à 23 heures (lundi 6 heures du matin en Suisse) pour

une durée de vol de 9 heures et 7 minutes, donc atterrissage à Emmen lundi à 15:07 locales. Comme la durée maximum de travail ininterrompu autorisée par la Navy est de treize heures, le temps ultime de décollage est 00 h 53. Mais comme nous souhaitons arriver de jour et que le coucher du soleil est à 16 h 37, cela porte l'heure limite de décollage à minuit et demi, compte tenu du décalage horaire de sept heures.

Je sors de ce briefing initial fortement impressionné par le professionnalisme extrême qui vient d'y être démontré. C'est vraiment réconfortant et avec l'action qui se rapproche, mes doutes s'évanouissent et c'est l'esprit rasséréné que je regagne l'hôtel pour un dernier repos avant une longue veille.

Je passe la soirée à répéter tous les éléments de la mission, à noter les paramètres vitaux du vol sur de petits cartons que je fixerai sur ma planchette de genou et m'assure du bon ordre de la documentation de vol qui remplit une grosse poche en toile. Je me couche de bonne heure avec la perspective d'une journée tranquille jusqu'au départ pour l'aérodrome de Saint-Louis, à 19 h 30.

Dimanche 15 décembre, 20 heures. Charlie Plummer m'a amené directement à l'atelier d'équipement où je revêts ma tenue de scaphandrier de l'air et retrouve « Scoop ». Tout se passe bien et nous arrivons un peu en avance pour le briefing final. Il y a du monde autour du Lieutenant-colonel Dave Roberts et de son assistant ! Météorologues, contrôleurs aériens, « plane captain » (mécanicien chef du groupe en charge de l'avion), responsable des équipements de vol et de survie, photographe (pour l'album souvenir) et quelques pilotes curieux de l'US Air Force et de la Navy. Cette dernière a même convoqué un remplaçant pour « Scoop », pour le cas où celui-ci serait dans l'incapacité d'assurer le vol ! Il vient directement de Cecil Field Naval Air Station, en Floride, et prend un malin plaisir à me charrier un peu en m'énumérant tous les cas où un convoi s'est mal passé ; ça va du panier du flexible de ravitaillement absorbé par un réacteur jusqu'à la panne totale de communication, due à un court-circuit provoqué par le coca-cola s'écoulant de sa boîte posée sur la console radio et renversée par une turbulence ! Mais ce soir j'ai un moral de fer et je suis trop vieux dans le métier pour me laisser impressionner par ce genre de bizutage !

Le briefing final est en fait une récapitulation de celui d'hier, avec une actualisation des prévisions météo et de l'état des aérodromes de dégagement. A Saint-Louis, le ciel est clair. Mais l'avancée du front froid s'est concrétisée. La perturbation s'étend de la Nouvelle Ecosse jusque vers Chicago. Nous entrerons donc dans les nuages avant le premier ravitaillement, ce qui ne facilitera pas la tâche de « Scoop » ! Mais nous aurons dépassé le mauvais temps en arrivant sur la mer. Il y aura une couche de nuages compacte vers le milieu de l'Atlantique Nord, mais nous serons au-dessus.

En Europe, le temps sera beau mais le risque de brouillard au sol à Emmen est significatif. Au pire, nous nous poserons à Sion ou à Payerne. Quoiqu'il en soit, le « go » est donné : on y va. « Scoop » signe et dépose le plan de vol et nous nous rendons à l'avion qui se trouve dans un grand hangar hyper éclairé. Alors que nous sommes en chemin, « Scoop » me prend à part de façon tout à fait mystérieuse. Il me remet en grand secret un objet en caoutchouc qui ressemble étrangement à une petite bouée d'enfant dégonflée ; un « donut », comme l'appellent les pilotes de la Navy, du nom de la fameuse pâtisserie américaine ! Il paraît que ce gadget permet de faire de très longs vols sans avoir mal aux fesses mais son usage est officiellement interdit car il n'a pas fait partie de la certification du siège éjectable. « Scoop » me recommande de le gonfler discrètement et de le disposer tout aussi discrètement sous mon arrière train avant de m'asseoir sur le siège. L'objet est tellement dérisoire dans cet environnement de haute technologie que je crois d'abord à une plaisanterie. Mais « Scoop » semble tout à fait sérieux et me laisse un peu perplexe.

Nous sommes accueillis par l'équipe des mécaniciens de piste et par...un père Noël ! Le temps de serrer toutes les mains et de faire le minutieux tour de l'avion (outside check) pour contrôler que tout est en ordre extérieurement, nous nous installons dans nos sièges respectifs. J'hésite une seconde à me servir du « donut », mais comme je ne saurais de toutes façons pas où le caser, je décide qu'il sera tout aussi bien sous mon derrière, même si je doute un peu de son confort. Bien m'en prends car le truc s'avèrera tout à fait infallible, pour ne pas dire miraculeux ! Le temps de fixer la poche à documents sur la console de droite et c'est un petit chaos qui commence !

D'abord on m'apporte six sachets à uriner. Il s'agit de petits entonnoirs reliés par un tube à une poche en plastique remplie d'une éponge, le tout, plié, ne prenant pas plus de place qu'une pochette de tabac. Je réalise immédiatement que je ne m'en servirai en aucun cas, quitte à mouiller ma culotte. Il suffit d'imaginer ce qu'il faut faire pour arriver à utiliser ce gadget ; ouvrir d'abord la combinaison de vol, puis la combinaison étanche dont j'ai vu que ça n'allait pas tout seul, ensuite dégager le pigeonier du caleçon long ignifugé et enfin celui du slip personnel, le tout dans un cockpit obscur (de nuit) et exactement à la hauteur où se trouve la poignée du siège éjectable. La seule idée de me retrouver involontairement suspendu au parachute au milieu de l'Atlantique Nord et de ses eaux glacées à la suite d'une fausse manipulation me coupera toute envie d'uriner. Je pourrais évidemment désarmer le siège éjectable avant de me délester, mais cette perspective ne m'enchante absolument pas et j'éviterai pendant tout le vol d'approcher mes mains de cette région ! Bon, il faut que je case ces sachets. J'en remplis mes deux poches de pantalon anti-g ce qui m'oblige à en retirer mon porte-monnaie et mon passeport que je ne sais plus où ranger, car les sangles du siège éjectable et le gilet de sauvetage ne me permettent plus d'accéder à mes poches de poitrine. Finalement, c'est « Scoop » qui arrivera à les caser...je ne sais où.

Ensuite, on nous remet à chacun un « lunch box » (colis-repas) de la taille d'une grosse boîte de pâtisserie et six bouteilles d'eau de cinq décilitres. Il n'y a absolument plus de place pour les fixer où que ce soit dans le cockpit. Alors tant pis, on les pose sur les consoles latérales au risque que ces objets tombent sous le siège éjectable ou gênent le mouvement des manettes de gaz. C'est indescriptible et je n'en crois pas mes yeux. Comment une telle chose est-elle possible dans cette US Navy si pointilleuse sur les prescriptions de sécurité ? Apparemment nécessité fait loi !

Nous égrenons la longue check-list des contrôles intérieurs qui compte cinquante points. On nous remorque ensuite à l'extérieur du hangar pour la mise en route des réacteurs. Il est 22 h 15 et nous sommes juste dans les temps. « Scoop » met en marche tour à tour le moteur droit puis le gauche, qui démarrent tous deux sans problème. Vient ensuite la vérification de tous les systèmes qui se fait avec le « plane captain » relié à l'équipage par téléphone ; c'est le moment de vérité mais tout baigne dans l'huile ! Il ne reste plus qu'à entrer les paramètres de mission dans l'ordinateur de bord et à aligner la centrale à inertie. Puis nous fermons le toit de cabine. C'est un moment magique, celui où l'on s'isole du monde extérieur et où l'on ne s'en remet qu'à soi-même, celui où toutes les angoisses s'envolent pour faire place à une concentration totale sur la mission. A chaque fois je l'éprouve avec la même volupté depuis que je vole sur avions de combat. Le « plane captain » nous fait signe qu'il a enlevé les cales et retiré la prise de son téléphone. « Scoop » débranche le frein de parc et me donne l'avion pour rouler jusqu'en piste pendant qu'il copie les instructions de décollage que lui transmet la tour de contrôle. Il est 22 h 45 et nous roulons exactement à l'heure prévue par le plan. Mais une petite foule bigarrée nous attend un peu plus loin, père Noël en tête. C'est pour les ultimes photos avant le départ !



Je stoppe l'avion un court instant et repart après les derniers signes d'adieux. Nous roulons lentement car l'avion est très lourd. A l'entrée de piste je cède les commandes à « Scoop » pour le décollage. Nous armons les sièges éjectables sur la position « Normal », ce qui signifie que quel que soit le pilote qui tirerait sur la poignée, les deux partiraient avec un très court intervalle pour éviter la collision. Il est 23 h 04 quand l'avion s'ébranle sous la poussée des seize tonnes de ses deux réacteurs à pleine postcombustion. Quatre minutes de retard sur l'horaire, dues à la courte séance de photos : ce n'est pas dramatique ! La piste est sèche et notre vitesse maximum d'interruption de décollage en cas de problème est de 145 nœuds (270 km/h), après quoi il faudra s'envoler quoiqu'il arrive, car nous n'aurons plus assez de piste pour nous arrêter. Mais tous les paramètres des moteurs sont dans le vert et à 172 nœuds (320 km/h), « Scoop » lève le nez de l'avion et nous quittons le sol en douceur. Nous avons décollé sur 670 mètres, ce qui est remarquablement court pour un poids de 20,8 tonnes ! Comme l'aéroport de Saint-Louis-Lambert Field est en zone urbaine, nous appliquons la procédure d'abattement de bruit pour la montée initiale. Cette dernière consiste à grimper à pleine puissance sous l'angle le plus élevé possible afin de perturber une zone aussi réduite que possible. Nous affichons un angle de montée de 45° et émergeons de la mer des lumières de la ville qui s'étend jusqu'à perte de vue. C'est d'une beauté indescriptible, un spectacle que je n'oublierai jamais. A 10'000 pieds (3'000 mètres), « Scoop » me donne les commandes et je réduis l'assiette de l'avion pour prendre le Mach optimum de 0.89 pour la montée jusqu'au niveau de croisière de 25'000 pieds (7'600 m/mer), où je le mettrai en palier en direction du rendez-vous avec « Gold 61 », notre ravitailleur, qui doit être en circuit d'attente à Rosewood.

Le front froid est bel et bien là et peu avant Indianapolis nous entrons dans les nuages. Nous ne tardons pas à repérer notre « tanker » sur le radar de bord et nous établissons le contact radio avec lui, mais je me demande vraiment comment nous allons pouvoir l'apercevoir dans cette purée de pois et procéder à la manœuvre de rapprochement et d'engagement de la perche dans le panier de ravitaillement, déjà délicate par ciel clair. Plus que perplexe je me dirige au radar et commence à ralentir un peu. Tout à coup, je perçois une lueur à l'horizon, qui s'intensifie de plus en plus vite jusqu'à se transformer en gigantesque sapin de Noël. C'est « Gold 61 », tous feux allumés et il en a partout ; nous sommes comme en plein jour, aucun risque de le rater ! « Scoop » prend les commandes et se rapproche gentiment par la droite et par le dessous, tout en sortant la perche de ravitaillement escamotable qui se trouve dans la partie droite du nez du F/A-18. Le « tanker » a déjà déroulé son tuyau qui flotte paisiblement au-dessous de lui. Il part sous l'arrière de son ventre, mesure environ 18 mètres et s'achève par un panier conique destiné à recueillir l'embout de notre perche de ravitaillement et à l'amener à la connexion avec le tuyau à proprement parler. Le cône n'est pas compact ; il est constitué de rayons en matière synthétique maintenus par une armature métallique. Sa base mesure environ 80 centimètres de diamètre.



Je constate que contrairement au KC-135 (version « tanker » du Boeing 707) sur lequel j'avais eu l'occasion de ravitailler en F-16 au-dessus de l'Allemagne, l'opérateur de ravitaillement n'est plus assis dans une petite bulle en plexiglas située dans la queue de l'avion. Dans le KC-10, il est confortablement installé à l'arrière du fuselage et contrôle les opérations à travers une large fenêtre et à l'aide d'une caméra de télévision à vision panoramique. Nous approchons tout doucement du panier, ce qui nous amène pratiquement à trois mètres au-dessous du réacteur implanté dans la dérive du ravitailleur. C'est très impressionnant ! Voilà, la perche est à quelques dizaines de centimètres du panier qui ne bouge pas trop, car l'air est étonnamment calme si l'on pense que nous sommes au cœur d'une dépression. « Scoop » annonce « pre-contact » et reçoit l'autorisation d'engager : « cleared to engage ». Il donne un petit coup de gaz et la perche s'enfile dans l'entonnoir. Le tuyau prend une forme de boucle car nous l'avons légèrement poussé vers l'avant. Quand l'embout se connecte, une lampe verte s'allume sur la queue du KC-10. « Scoop » réduit très légèrement les gaz pour prendre exactement la même vitesse que le « tanker ». C'est un moment délicat où il faut piloter avec une extrême précision pour éviter tout à-coup dans la trajectoire, ce qui pourrait provoquer un débranchement brutal de l'embout et un saut du panier et de son tuyau, avec le risque qu'il heurte le nez ou le toit de cabine de notre F/A-18 et même, au pire, qu'il soit aspiré par un de nos réacteurs qui serait alors irrémédiablement endommagé.

Mais tout se passe comme dans le livre et « Scoop » annonce « contact green light ». Nous voyons alors sur nos jauges de carburant que le kérosène arrive et les aiguilles remontent très vite ; le KC-10 transfère 1780 litres à la minute ! Pour ce premier ravitaillement nous « suçons » 2900 litres (le décollage et la montée initiale en post-combustion sont de gros consommateurs !) et « Scoop » annonce « ready to disengage », prêt à désengager. L'opérateur ferme alors son robinet et nous autorise à nous déconnecter. A moi de jouer jusqu'au prochain ravitaillement. « Gold 61 » a coupé son éclairage de ravitaillement afin de ne pas nous éblouir et vogue désormais avec ses feux de navigation. Je reste en patrouille à une cinquantaine de mètres à droite et au-dessous de lui, afin d'être sûr de ne pas le perdre si les nuages devaient s'épaissir. Quelle drôle de sensation de voler en formation serrée avec un monstre pareil ! Il faut s'habituer à prendre de nouveaux repères pour évaluer la distance et la vitesse relatives.



Le prochain ravitaillement se fera à Fredericton, juste après Bangor, à 1590 kilomètres. Comme prévu, nous avons un bon vent dans le dos, environ 90 km/h, et nous y serons dans 1 h 44. Nous longeons le lac Erié et passons tout près des chutes du Niagara, mais sans les voir, car nous sommes toujours dans les nuages. Peu avant Syracuse, la couche se déchire par moments et nous apercevons au loin, sur notre droite, une immense tache de lumière diffuse : c'est New York City.

A Bangor, juste avant le ravitaillement n° 2, nous sortons enfin de la crasse...pour entrer dans le « Jetstream » ; ça secoue tout ce que ça peut et je suis obligé de prendre un peu de distance par rapport à « Gold 61 ». Dire qu'on se réjouissait d'être à nouveau en ciel clair pour ravitailler ! Nous sommes maintenant au-dessus du Canada. La presqu'île de la Nouvelle Ecosse se dessine clairement à notre droite et l'on voit, lointaines, les lumières de la ville de Halifax. Je suis alors loin d'imaginer la tragédie qui s'y déroulera dix-neuf mois plus tard avec le crash du vol Swissair SR 111, de nuit et presque sur la même route que la notre.

« Scoop » se prépare au ravitaillement qui s'avère nettement plus difficile en raison de la turbulence en air clair. Le panier se balade de haut en bas et de gauche à droite et il faut pousser sur les manettes de gaz juste au bon moment pour y planter la perche. A la deuxième tentative ça y est. L'embout touche d'abord l'armature métallique du panier avant de se fixer dans le réceptacle, ce qui provoque d'impressionnantes étincelles Le tuyau prend toutes sortes de formes bizarres sous l'effet du mouvement relatif des deux avions car notre F/A-18 danse un peu dans les remous. Nous prenons cette fois 5'200 litres ; ce sera la plus grande quantité aspirée en une fois et aussi le ravitaillement le plus long ; il fallait que ce soit dans de l'air agité ! Après le désengagement, je reprends les commandes en direction du prochain point de ravitaillement, au-dessus de la mer, dans 1 h 26 et 1'180 kilomètres plus loin. Nous survolons Terre Neuve et quittons la terre ferme jusqu'à l'Ecosse. Nous passons du statut de « feet dry » (pieds secs) à celui de « feet wet » (pieds mouillés) comme on le dit dans l'US Navy. Sous nos ailes, nous apercevons quelques gros icebergs éclairés par un faible rayon de lune. L'air

s'est un peu calmé mais les turbulences ne vont pas tarder à reprendre de plus belle juste avant le troisième point de ravitaillement.

Le troisième ravitaillement...ni « Scoop » ni moi ne sommes près de l'oublier, celui-là ; ce sera le seul moment critique de tout le vol. Cela bouge vraiment beaucoup mais avec une grande maestria, « Scoop » parvient à stabiliser notre F/A-18 et à le placer en position de pré-contact. Mais chaque fois qu'il donne son coup de gaz pour planter la perche, le panier fait un bond vers le haut ou vers le bas. Je commence à devenir nerveux, car le temps passe et le pétrole restant diminue à vue d'œil. Si nous n'arrivons pas à ravitailler, je ne suis pas certain qu'il nous en restera suffisamment pour regagner la terre ferme. J'admire le calme imperturbable avec lequel « Scoop » poursuit ses tentatives. Finalement, le **quinzième** essai sera le bon ! Heureusement, l'air va bientôt se calmer et les cinq autres ravitaillements se passeront comme dans le manuel d'instruction, du premier coup.

Le trafic radio s'est calmé. Les avions de ligne empruntent une route un peu plus au Sud que la notre ; nous n'en verrons pas un seul avant l'Europe. Désormais, il n'y plus que les étoiles, l'Atlantique Nord, « Gold 61 » et nous.

Après plus de trois heures de vol en formation serrée, je n'en peux plus ; ma faculté de concentration est épuisée et j'en ai « ras le bol ». Je procède à un accrochage radar du « Tanker », engage le pilote automatique en mode maintien d'altitude, de cap et de vitesse et regarde ce que ça donne. Le « maintien de vitesse » est inutilisable et je suis obligé de continuer à faire les adaptations à la main pour rester en formation large, à 5-600 mètres derrière « Gold 61 », de façon à ne jamais le perdre de vue, tout en contrôlant sans cesse l'écartement sur le radar. C'est beaucoup plus paisible ainsi et je continuerai à voler de cette façon, en ne touchant plus que les manettes de gaz en-dehors des rapprochements pour les ravitaillements.

Nous venons d'achever le quatrième ravitaillement et vogueons paisiblement dans l'obscurité et le silence. Tout à coup, mon regard est attiré par un point brillant à l'horizon, sur notre droite, qui semble se rapprocher à toute allure. Mais qu'est-ce que c'est ? Un autre avion qui nous fonce dessus ? D'où peut-il bien venir ? « Scoop » l'a repéré aussi et me dit sur l'interphone : « what's that ? », d'un ton où perce un peu d'inquiétude. L'adrénaline monte ! Faut-il amorcer une manœuvre d'évitement ? Mais le point brillant semble ne plus bouger. Et tout d'un coup, nous réalisons ensemble que ce n'est pas un avion, mais la planète Vénus qui brille de tous ses feux et poursuit son périple céleste. Nous sommes en pleine poésie, comme dans une version moderne du « Vol de nuit » de Saint-Exupéry. « Au revoir, belle Vénus, tu nous a fait très peur mais ta visite nous a enchanté comme dans un conte de fées ! ». Nous la laissons dans notre dos.

Nous n'allons pas tarder à rejoindre l'aurore. Sur notre droite, l'horizon se frange de pourpre. C'est le point du jour au milieu de l'Atlantique Nord. C'est d'une beauté indicible, inoubliable. Nous sommes deux explorateurs extra-terrestres glissant au milieu de l'univers. Après Vénus, c'est comme la récompense ultime de toute une vie consacrée à l'aviation et je sais que c'est la première et la dernière fois que je vivrais un moment d'une telle splendeur. Quoiqu'il m'arrive dans les années à venir, j'aurais le réconfort d'avoir vécu cela. Hélas, au moment où le globe incandescent du soleil surgit de la mer, nous arrivons au-dessus d'une couche compacte de nuages qui nous empêchera de suivre entièrement son lever quotidien.



Il fait jour maintenant et la fatigue commence à se faire sentir. J'ai un coup de pompe et m'endors deux ou trois secondes. Mais « Scoop » veille au grain et secoue le manche à balai pour me réveiller. Et si j'avais été seul à bord ? Mon respect pour les pilotes qui assurent de tels convoys sur monoplace est sans limite. D'autres problèmes surviennent. Après six heures de vol, mon masque à oxygène commence à me faire de plus en plus mal et je suis obligé de l'écartier de temps en temps et de le tenir à la main, près de mon visage, pour assurer l'alimentation. Et j'ai froid, je grelotte, mes mains sont gelées, malgré les gants. Ah ! Que je regrette d'avoir laissé ma veste de vol à Saint-Louis, car je me trouvais déjà suffisamment emmitoufflé ! Dehors, il fait -40°C . L'air chaud arrive du poste avant, vers les pieds et vers le haut en longeant le toit de cabine. Depuis le temps que nous sommes en l'air, ce dernier a pris la température extérieure et refroidit l'air chaud qui ne m'arrive plus que sous forme d'un courant glacé sur les mains, que je ne peux bientôt plus bouger. Comme la commande de chauffage de la cabine ne se trouve qu'en poste avant, je demande à « Scoop » de l'augmenter un peu. Il me répond qu'il a déjà très chaud mais qu'il va la mettre sur « maximum ». Cela va beaucoup mieux pour moi...mais pas pour « Scoop » qui, lui, a mis sa veste de vol et se trouve en nage. Mais nous parvenons à un accord ; nous alternerons les phases de transpiration pour lui et de confort pour moi avec celles de confort pour lui et de congélation pour moi !

Avec cette façon de rattraper le jour, nous perdons un peu la notion du temps. Alors que nous approchons de la côte Ouest de l'Ecosse et que nous sommes en l'air depuis de six heures et demie, le soleil est presque à son zénith : ici, il est 11 h 34 et il nous semble que nous venons d'assister au lever de l'astre ! La couche de nuages se déchire peu à peu pour faire place à une épaisse brume. Nous commençons à entrevoir des bouts de terre déchiquetés : c'est l'Islay Jura, c'est l'Ecosse. C'est le moment de procéder au huitième et dernier ravitaillement. Quand nous désengageons la perche, nous apercevons Glasgow, juste sous notre aile droite. C'est là que « Gold 61 » nous quitte. Moment émouvant alors que nous le remercions et le voyons amorcer sa descente en direction de Mildenhall, d'où il repartira demain pour ravitailler un F/A-18 finlandais jusqu'à Saint-Louis. Nous ne verrons jamais les visages des membres de cet équipage auxquels nous nous sentons pourtant si liés. Qu'ont-ils bien pu penser alors que « Scoop » tentait désespérément de planter sa perche lors du troisième ravitaillement ? Ils étaient sans doute aussi stressés que nous !

A la hauteur d'Edinburgh, nous entamons le virage qui nous conduira sur le cap de l'Europe continentale. Nous longeons toute la côte Est de la Grande-Bretagne que nous quittons au-dessus de la base de la Royal Air Force de Coltishall, là où j'étais venu voler sur Tornado F3 en 1994. Alors que nous traversons la Mer du Nord, le contrôle aérien nous ordonne de descendre au niveau de vol 200 (20'000 pieds, respectivement 6'000 m/Mer).

Nous abordons le Vieux Continent à Valkenburg, base aérienne de l'Armée de l'air néerlandaise, tout près d'Amsterdam et de son aéroport civil de Schiphol. Nous ne sommes plus seuls ! C'est la foire ! Tout le monde parle en même temps et « Scoop » passe son temps à changer de fréquences radio et transpondeur alors que pour moi qui suis aux commandes, les changements de cap se suivent à rythme élevé. Mais le pilote automatique fait merveille. Heureusement, car depuis que nous sommes en Europe, le temps s'est gâté et nous volons « in and out », c'est-à-dire dans les nuages avec une éclaircie ici et là. En traversant l'Allemagne, nous passons au-dessus d'une foule d'aérodromes militaires bien connus, entre autres Brüggen, où je suis venu m'initier au Harrier et au Tornado F1 de la Royal Air Force, Spangdahlheim et Ramstein, d'où j'ai eu le privilège de voler en F-16 et en F-15E avec l'US Air Force Europe. Mais nous n'en verrons pas grand-chose. Sur le Sud de l'Allemagne cependant, la météo s'améliore d'un seul coup et nous franchissons le Rhin par ciel clair, tout en apercevant des nappes de brouillard qui traînent au sol. Ce n'est pas bon signe. Un peu avant la frontière suisse, le contrôleur aérien allemand nous transfère à ses collègues des Force aériennes helvétiques qui nous prennent en charge désormais. Je commence à sentir l'écurie ! On nous informe qu'Emmen est dans le brouillard mais que le plafond et la visibilité sont suffisants pour assurer une approche aux instruments. Pauvre « Scoop » qui devra encore s'astreindre à une procédure ILS pour achever son long périple. Le poste de radio VHF est déjà branché sur la fréquence d'approche d'Emmen et j'entends tout à coup le check radio de la formation « Tiger one to four », qui s'apprête à décoller. Mais « Tiger », c'est l'indicatif de la Patrouille Suisse ! Le quatrième avion a des problèmes et annonce qu'il doit rester au sol. Qu'est-ce que la Patrouille Suisse peut bien faire en ce lundi ? Sa saison d'entraînement ne commence qu'en mars ! Je commence à avoir une idée. Oui, c'est bien ça ; alors que nous venons d'entamer notre descente au-dessus du radiophare de Trasadingen, trois Tiger F-5E rouge et blanc surgissent du brouillard et viennent nous encadrer, en compagnie d'un F-5F biplace pour les photos ! C'est notre comité d'accueil. Je ne m'y attendais pas du tout et suis profondément touché.



« Scoop » m'informe que nous sommes encore trop lourds pour atterrir et demande à l'approche d'Emmen de lui accorder quelques minutes de diversion pour brûler les 1000 livres (450 kilos) de carburant excédentaire. Devant le Pilate, il me suggère de faire deux virages serrés à pleine post-combustion. J'aurais préféré tourner deux loopings mais je sais que l'acrobatie et les passages à basse altitude sont strictement interdits par les prescriptions américaines en vol de convoyage. Par le passé de telles manœuvres, exécutées par des pilotes fati-

gués, se sont trop souvent soldées par des catastrophes ; c'est une leçon tirée de l'expérience. « Scoop » prend maintenant les commandes pour l'approche ILS sur la piste 22 et les Tiger de la Patrouille Suisse nous quittent pour atterrir derrière nous. L'approche se fait sans problèmes et à 15 h 15 locales, après 9 heures et 11 minutes de vol, « Scoop » achève sa performance en posant l'avion comme une fleur : sacré type ! Quatre minutes de retard sur le plan horaire du Lieutenant-colonel Roberts, dues à nos deux 360° pour alléger l'avion ! Chapeau, c'était vraiment du travail d'horloger. En tout, nous avons consommé 28'230 litres de kérosène.

Nous roulons vers le tarmac de la Fabrique fédérale d'avions (F+W) et apercevons toute une troupe qui semble nous attendre, fanfare en tête. C'est le deuxième comité d'accueil ! Alors que le mugissement de nos deux fidèles réacteurs s'éteint, nous ouvrons le toit de cabine et respirons l'air pur avec délice. Enfin terminée, la souffrance du masque à oxygène. Nous descendons l'échelle de coupée et tout à coup il me vient à l'esprit que je n'ai pas senti la moindre de ces crampes que je redoutais tant ni souffert du dos. Merci « Scoop » pour avoir partagé le truc « top secret » du « donut » avec moi, car c'est bien à lui que je dois ce répit. Dire que je l'ai oublié dans l'avion plutôt que de le prendre en souvenir ! Les mécaniciens de piste de la F+W ont dû se demander à quoi pouvaient bien servir ces deux bouées d'enfant abandonnées sur les sièges éjectables ! En fait, je me sens étonnamment frais. Quand à « Scoop », il semble tout juste sortir du lit après une bonne nuit de sommeil ! Mais les visages portent quand même la marque du masque à oxygène.

Derrière le Chef de l'armement, Toni Wicki, tout mon Etat-major est là ; mes officiers généraux, mes chefs de service, mes adjoints, mes assistantes, mes secrétaires et bien d'autres encore. L'accueil est plus que chaleureux et, un moment, l'émotion m'étrangle. Les flonflons de la fanfare réchauffent l'atmosphère grise et humide, les bouchons de champagne sautent et les petits fours remplacent allègrement les « lunches boxes » auxquels nous n'avons pas touché...mais qui feront vraisemblablement la joie des mécaniciens, puisqu'ils ont disparu avant même que nous ayons pu dire « ouf » ! Les sachets à uriner rejoindront ma collection de souvenirs à l'état de neuf et, en fait, je ne me rendrais aux toilettes qu'après avoir savouré le champagne. Le régime de l'US Navy était vraiment efficace !

Avant de quitter Emmen, je téléphone à mon chef, le Conseiller fédéral Adolf Ogi, l'informe que tout s'est bien passé et le remercie pour sa confiance. Il me félicite avec sa chaleur habituelle et j'entends presque son soupir de soulagement. Il m'avouera plus tard qu'il était quand même un peu inquiet. J'aurai encore d'autres occasions de profiter du soutien de ce « grand patron », humain et solide comme le roc de sa montagne bien-aimée.

Je prends congé de « Scoop » qui va rester à Lucerne pour se reposer. Je le reverrai demain, à Payerne, où je l'ai invité à faire un vol en Mirage, avion qui lui est totalement inconnu. Après avoir jeté un dernier regard sur le J-5231 et lui avoir exprimé un merci muet, je rentre chez moi, à Grandcour, à une heure et demie de route. C'est mon fidèle chauffeur Jossi qui me ramène.

Je ne ressens encore aucune fatigue et ressasse avec euphorie toutes les phases de ce voyage. Mais quand j'arrive à la maison, trois heures après l'atterrissage, c'est une chape de plomb qui s'abat sur moi et je n'ai que le temps de me mettre au lit. Je me réveillerai le lendemain après douze heures de sommeil, juste à temps pour recevoir « Scoop » et l'installer dans le cockpit du Mirage biplace.



Le surlendemain je suis à mon bureau à Berne quand le téléphone sonne. C'est une journaliste du « Blick », le quotidien à plus fort tirage de Suisse. Elle a été intriguée par le communiqué de presse laconique du Département de la défense et voudrait en savoir plus. Me souvenant des consignes de discrétion d'Adolf Ogi, je l'appelle pour lui demander ce qu'il en pense. Il me donne son feu vert. Le « Blick » consacrera toute la page trois à cette aventure, avec de superbes photos réalisées en vol avec la Patrouille Suisse et un texte aussi positif que sympa-

thique ; ouf ! Le titre : « Flieger-General im siebten Himmel », le Général aviateur au septième ciel ! On n'aurait pas pu mieux résumer mon état d'esprit. J'ai relevé le défi que je m'étais lancé et j'avoue en ressentir un grand bonheur car le plus dur, c'était l'incertitude, avant le vol.

L'expérience est unique en Suisse, à ce jour. Le monoplace qui sera convoyé quelques mois plus tard par un pilote du Groupement de l'armement rejoindra notre pays par étapes, via le Groenland et l'Islande, sans ravitaillement en vol. Mais pour moi, ce fut surtout une aventure totalement différente de toutes celles que j'avais vécues auparavant, pleine de poésie et de mystère. « Scoop » et moi en avons parlé et nous sommes trouvés tous deux enrichis d'un trésor inestimable, que personne, jamais, ne pourra nous enlever.

Hélas, le principal acteur de cette aventure n'est plus. Le F/A-18D J-5231 est tombé le 7 avril 1998 à Crans-Montana suite à une perte de contrôle dans les nuages, entraînant ses deux pilotes dans la mort.
