Rencontre entre deux chasseurs emblématiques

En "Rafale" dans l'aile d'un "Spitfire"

Julien Fechter/ armée de l'Air et de l'Espace

Le "Spitfire" tout comme le "Rafale" ont marqué et marquent leur époque. Quand ils volent ensemble c'est toute une alchimie qui se crée, la transmission d'un puissant héritage d'aviation militaire. Voici comment j'ai pu voler dans l'aile d'un "Spitfire" le 6 septembre dernier.

Par Régis Beugnette

Pour vous expliquer comment j'ai organisé cette rencontre improbable entre un "Spitfire" Mk XIV et un "Rafale" C de l'armée de l'Air et de l'Espace, il faut d'abord que je vous raconte ce qui m'a poussé à le faire. Pilote de chasse et passionné d'aéronautique, je suis parti vivre en 2018 au Royaume-Uni à l'occasion d'un échange de quatre ans sur Eurofighter "Typhoon" dans la RAF. Avec mon épouse, nous avons passé près d'une année dans la région du Lincolnshire alors que je faisais ma formation sur la base de Coningsby. Encore aujourd'hui, cette partie de l'Angleterre conserve les stigmates de la Deuxième Guerre mondiale avec de nombreux musées ou pistes abandonnées qui servaient de points de départ aux raids aériens à travers l'Europe.

Je me stabilise à 200 nœuds sur le côté droit du "Spitfire" de Brice pour effectuer une interception type "police du ciel".

À quelques dizaines de mètres de mon escadron de "transfo" se trouvait le Battle of Britain Memorial Flight, appelé BBMF, une unité volante de la RAF composée de warbirds tels que "Lancaster", Douglas DC-3, "Hurricane" ou "Spitfire". C'est ainsi que je voyais voler presque chaque jour des avions mythiques et que je prenais plaisir à parler avec leurs pilotes qui s'avéraient être également mes instructeurs ou collègues sur "Typhoon". Pour couronner le tout, ma femme Camille, passionnée tout comme moi, s'était fait former guide au BBMF où elle faisait la visite du hangar ouvert au public.

"Ce "Spit" à la ligne si gracieuse"

C'est aussi sans surprise que pendant cette période nous sommes allés au meeting de Duxford, une référence dans le monde du warbird, ou que

nous avons visité la fabuleuse Shuttleworth Collection avec ses hangars remplis d'avions historiques. Pour couronner le tout, il s'avère que l'escadron dans lequel j'allais être affecté en Écosse, le 1(F) Squadron, possède son propre "Spitfire" qui, même s'il n'est pas en état de vol, trône fièrement dans le hangar au milieu des "Typhoon". Chaque jour en allant travailler j'empruntais le même chemin et passais à côté de ce "Spit" à la ligne si gracieuse tout en effleurant inlassablement son bout d'aile.

RÉGIS BEUGNETTE

À bord de mon "Rafale", je "fête" les retrouvailles avec un ancien collègue et son "Typhoon" de la Royal Air Force lors d'une opération conjointe de l'Otan quelque part en Europe.

De retour en France depuis deux ans, 2024 marquait pour moi la fin de ma carrière de pilote dans l'armée de l'Air et de l'Espace. Mais avant de partir une idée avait germé : réunir deux avions d'exceptions, deux avions mythiques qui, même si leur nationalité et leur génération les séparent, ont de nombreux points communs et font sans nul doute tous les deux rêver.

La réponse positive de Baptiste Salis

Quelques mois avant le vol prévu j'ai lancé des bouteilles à la mer en contactant différents propriétaires de "Spit" et en leur expliquant mon projet : intercepter leur avion par une patrouille de "Rafale". Évidemment je n'avais pas les fonds pour louer le warbird et je proposais de profiter d'un vol de maintenance ou de mise en place sur un meeting. Je ne sais ▶

pas si c'était de la naïveté de ma part ou un excès d'optimisme mais je comptais sur la passion aéronautique de chacun pour que ce vol se réalise.

Après quelques déconvenues, quand Baptiste Salis m'a répondu qu'il pouvait faire voler le "Spitfire" de W Air Collection (WAC) pour l'occasion j'ai été fou de joie. Lui et son ami Brice Ohayon sont tous les deux des figures dans le milieu aérien et sont, tout comme moi, des mordus d'aviation. Brice, qui allait piloter le "Spit", a montré beaucoup d'intérêt dans le projet. En discutant, j'ai énormément apprécié son enthousiasme ainsi que sa rigueur ; le vol promettait d'être palpitant car nous étions sur la même longueur d'onde.

Convaincre l'état-major militaire

Tout aussi important que de trouver le warbird à intercepter, il me fallait l'accord de ma hiérarchie pour effectuer ce vol. Il est évident que l'on ne prend pas deux "Rafale" à sa guise et encore moins que l'on s'approche d'un avion civil sans y avoir été autorisé. Après discussion avec l'état-major militaire il a été convenu en prérequis que ce vol devait s'inscrire dans le cadre d'une mission d'entraînement profitable aux équipages. Le "Rafale" étant un chasseur polyvalent de dernière génération dit omnirôle – c'est-à-dire qu'il peut effectuer tout type de mission air-air ou air-sol – il était simple de trouver un objectif cohérent. Le profil retenu était donc de partir en assaut tactique haute puis basse altitude suivi d'un changement de mission en vol type "police du ciel" avec interception du plastron. En effet, au-delà des avions en alerte sur le territoire (la fameuse "PO" ou permanence opérationnelle) qui assurent sécurité ou assistance en France, il faut savoir que tout chasseur en vol d'entraînement peut intervenir sur demande du contrôle et des opérations. Chaque pilote militaire est régulièrement entraîné aux procédures et s'il s'avère se trouver au plus près d'un appareil d'intérêt, on peut lui demander d'effectuer une ou des mesures actives de sûreté aérienne.

Finalement, plus qu'un accord, j'ai eu un soutien pour ce projet de la part de l'armée de l'Air et de l'Espace, qui proposa à un photographe militaire d'embarquer sur la mission.

Une fois l'autorisation obtenue de toute part, Brice et moi avons commencé à planifier ce vol. Il a été décidé de profiter de la mise en place de F-AYXX, le magnifique "Spitfire" Mk XIV, au départ de La Ferté, sur le terrain de Vannes. Avec notre rigueur militaire nous avons réglé chaque détail. Un point de rendez-vous, un horaire, des altitudes de déconfliction *[des altitudes différentes pour chaque avion afin d'assurer l'anti-abordage si l'on ne se voit pas, NdA]*, une fréquence de travail, des critères d'annulation et les fameux *"what if"*, en français "que faire si jamais…" qui sont les actions à mener dans le cas d'imprévus. Dans l'aviation on ne laisse pas la chance au hasard, chaque étape est étudiée, disséquée avant d'être enfin briefée.

"J'entends à travers mon cockpit le ronronnement magique du moteur "Griffon"."

En début de semaine, mon commandant d'escadrille s'est chargé de prévoir pour le vendredi une patrouille de deux "Rafale" dont j'allais être le leader – indicatif opérationnel "Rogue 81". Chaque jour, je regardais les prévisions météorologiques et mon cœur faisait des bons lorsque je voyais les averses et perturbations attendues sur la côte ouest. L'organisation de ce vol implique qu'il ne pouvait pas être reporté et la condition ultime pour qu'il ait lieu était qu'il fasse beau, ou dans un jargon aéronautique qu'on ait les minima VFR *[visual flight rules, règles de vol à vue, NDLR]* sur tout le trajet. La veille, les prévisions sur Vannes étaient assez pessimistes. Là encore, Brice a été d'une extrême gentillesse en me disant : *"Si la météo n'est pas favorable pour aller à destination alors ce n'est pas grave, je décolle, on se rassemble comme prévu et je rentrerai à La Ferté, mais on va se le faire ce vol !"*

Brice Ohayon : *"Partager ce moment unique avec Régis fut un honneur et un privilège. Son engagement, sa passion et son dévouement incarnent l'essence même de l'aviation. Qu'elle manière incroyable de conclure une telle carrière. À très bientôt dans les airs."*

XAVIER MÉAL

"La PC me propulse vers les 25 000 pieds"

Me voilà assis dans mon chasseur monoplace ; il est équipé de trois bidons supersoniques chargés en kérosène. Le "Rafale" est un avion puissant et économique, mais aujourd'hui avec un décollage et un retour à la base aérienne 118 de Mont-de-Marsan dans le Sud-Ouest, il me faut une autonomie maximale. Mon équipier quant à lui se voit attribuer un "Rafale" biplace afin d'embarquer comme prévu le photographe militaire en place arrière. Ce dernier est un avion au standard 4.1, la toute nouvelle mise à jour qui permet de tirer pleinement parti des dernières avancées technologiques. Aligné sur la piste, la PC (postcombustion) s'installe et me propulse confortablement vers les 25 000 pieds *[7620 m]* où nous transitons vers le nord et plus précisément vers la zone d'approche de la base d'Orléans-Bricy.

Durant ce transit, nous utilisons nos capteurs pour optimiser l'entraînement. En à peine quelques minutes nous révisons nos gammes en créant des images radar et en tirant des armements simulés air-air ou air-sol sur différentes cibles. J'annonce pour exercice le changement de mission en vol ; nous sommes maintenant dans un rôle de "police du ciel" en route vers notre objectif. Une couche de nuages de moyenne altitude nous empêche de voir le sol ; j'envoie mon équipier derrière moi pour qu'il m'accroche au radar puis me suive alors que j'entame la descente. Mon système de navigation m'indique que nous serons au point de rendez-vous avec cinq secondes d'avance ! Ce qui est plus que largement suffisant pour ce genre de mission.

Le contrôleur aérien de Bricy est efficace, il sait que la trajectoire doit être optimisée et nous guide au plus court vers l'ouest de sa zone. Passant 8 000 pieds *[2 438 m]*, à mon grand soulagement le sol est en vue ; mon équipier me rejoint en forma-

Julien Fechter/Armée de l'Air et de l'Espace

Nous survolons de nombreux villages alors que je m'occupe de guider le "Spitfire" vers le terrain de Vannes.

tion de manœuvre diluée *[la position trois quarts arrière de l'équipier lui permet des évolutions serrées et une bonne surveillance du ciel, NdA]*. Nous entrons dans ce que l'on appelle la basse altitude en se stabilisant vers 4000 pieds.

«Je vois apparaître la silhouette d'un "Spitfire"»

En clôturant avec le contrôleur militaire, il nous indique qu'un trafic cap parallèle se trouve devant nous à moins de 3000 pieds *[914 m]*; nous l'avons aussi dans notre radar et gardons un œil dessus. Nous sommes en classe d'espace aérien G, c'est-à-dire que la règle pour tous les usagers, même militaires, c'est de "voir et éviter". Nous passons donc plus de 80 % du temps à scruter le ciel et nous mettons aussi tous nos capteurs en œuvre pour détecter les éventuels trafics ou dangers. Radar, interrogateur de transpondeur IFF *[identification friend or foe, identification ami ou ennemi, NDLR]*, caméra frontale, ou même maquette infrarouge sont là pour nous aider. En plus de la fréquence de travail avec le "Spitfire", nous sommes en liaison avec les services d'information de vol civil de Seine puis de Nantes qui nous annoncent les éventuelles positions des trafics. Tout s'accélère ; alors que Brice arrive en fréquence nous laissons notre vitesse chuter sous les 300 nœuds *[555 km/h]*. Grâce à mon OSF (ma caméra frontale) je vois apparaître dans un de mes écrans la silhouette d'un "Spitfire" ; le trafic devant n'est autre que notre acolyte. ▶

JULIEN FECHTER/ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

"F-AYXX de "Rogue 81", me recevez-vous ?

– Salut les "Rogue", c'est F-XX, je vous reçois 5/5 et vous autorise à me rassembler, j'ai 200 nœuds [370 km/h] *et j'affiche un calage altimétrique QNH de 997* [QNH indique la pression atmosphérique au niveau de la mer, NDLR].

– F-XX de "Rogue 81", c'est copié, QNH 997, on te rassemble; on est actuellement dans tes 6 heures 2 nautiques [3,8 km] [position et distance, NDLR]."

«Je réalise enfin… Je vole dans l'aile d'un "Spitfire"»

En tant que leader mon rôle est de venir identifier l'appareil en me plaçant sur sa droite, alors que mon équipier sur la gauche reste en retrait pour scanner le ciel et simuler le relais des informations que je lui passe au centre des opérations. À 200 nœuds mon "Rafale", même chargé, est à l'aise; il manœuvre et répond bien. Après quelques instants, une fois ma check-list d'interception effectuée, je réalise enfin… Je vole dans l'aile d'un "Spitfire". Brice est tout aussi enthousiaste et il n'hésite pas l'annoncer en fréquence lorsqu'il découvre les chasseurs de part et d'autre. Après la phase d'identification, nous passons à celle d'escorte avec une bonne nouvelle : en regardant au loin le plafond semble haut, plutôt favorable.

"Les "Rogue" du "Spit", pour moi on peut aller vers Vannes, ça semble mieux que prévu et si jamais ça passe plus alors on fait demi-tour.

– Pour les "Rogue", ça nous va, c'est parti, alors prends 15 degrés droite je m'occupe de la nav'." 200 nœuds, c'est la moitié de la vitesse à laquelle le

Sur le retour je ne peux m'empêcher d'adresser un petit mot de remerciement original à Brice.

RÉGIS BEUGNETTE

Je rejoins une position proche qui me permet de relever et transmettre chaque détail : immatriculation, peintures, nombre d'antennes et même la réaction du pilote…

"Rafale" respire et s'exprime en basse altitude. Après une vingtaine de minutes, mon équipier, dont le passager et photographe se régale, m'annonce qu'il va bientôt devoir rentrer car il n'emporte qu'un seul bidon de kérosène et approche le pétrole minimum qui lui garantit un retour à Mont-de-Marsan. "Pep's", le pilote du "Rafale" biplace, nous fait un "au revoir de chasseur" en nous doublant virilement, suivi d'un *break* cap au sud.

"Bon vol les gars, see yah [à bientôt, comme cela se dit par tradition entre chasseurs de différentes nations, NdA]"

Je me retrouve seul avec Brice, toujours dans son aile à le guider vers Vannes. Le ciel devient gris, j'aperçois de légers bancs de brume et surtout j'entends à travers mon cockpit le ronronnement magique du moteur "Griffon" qui équipe le "Spitfire"; je suis aux anges ! À 10 nautiques *[18,5 km]* de Vannes, nous appelons l'agent Afis *[Aerodrome Flight Information Service, NDLR]* du terrain – son contrôleur aérien en charge de l'information de vol. Pour l'occasion le terrain a été fermé à la circulation pendant une heure afin de maximiser la sécurité à l'arrivée du dispositif. Brice est en vue de la piste, il dirige son "Spitfire" sur l'axe en descente pour un passage en accélérant vers 230 nœuds. Nous passons ensemble fièrement au-dessus du terrain avant de rompre la formation alors que je rejoins la vent arrière. Pendant que le "Spitfire" est en circuit long et se configure pour préparer son atterrissage il est temps pour moi de dire au revoir et de rentrer sur ma base. À 450 nœuds je passe sur la piste avec un battement de plan avant de virer serré vers l'est et commencer ma remontée en haute altitude pour économiser le carburant qu'il me reste.

Après l'atterrissage, l'émotion…

Lors du retour, pilote automatique enclenché, je touche le manche de mon "Rafale" avec beaucoup de nostalgie en repensant a tout ce qu'il m'a fait vivre : un avion fabuleux, des missions variées autour du monde et surtout une aventure humaine indéniable. À Mont-de-Marsan, je ne me peux m'empêcher de faire un passage à l'anglaise, cette présentation sur l'axe en léger virage à près de 500 nœuds qui m'a toujours séduit.

Jusqu'au toucher des roues je prends énormément de plaisir à piloter cet avion dont les commandes de vol électrique le rendent si fluide, si léger et agréable. En dégageant la piste j'effectue les actions vitales de manières automatiques en notant le temps de vol de plus de 2 h 30 min. Aux ordres du mécanicien je "parke" l'avion sous sa hangarette puis coupe un à un les moteurs. En ouvrant la verrière, je regarde à gauche et découvre sans surprise les membres de mon escadron du 3/30 *Lorraine* ainsi que ma femme avec le sourire, alors que moi je retiens mes larmes. Ils sont là pour m'accueillir et me féliciter : après plus de 20 années passionnantes, je viens d'effecteur mon dernier vol dans l'armée de l'Air et de l'Espace. ■

Comme la tradition le veut, j'ai le droit à la bouée du dernier vol ainsi qu'à une coupe de champagne en compagnie des membres de mon escadron du 3/30 *Lorraine* et de ma femme.

DR/Coll. Régis Beugnette