

CHASSE EMBARQUÉE

Les *Frenchies* de l'US Navy

Les liens de coopération qui unissent la France et les États-Unis dans le domaine aéronaval sont particulièrement forts. L'intégration de 12 *Rafale Marine* et d'un *Hawkeye* en avril 2018 sur le porte-avions *USS Bush*, lors de la mission Chesapeake, en est la démonstration la plus récente et témoigne d'une profonde fraternité d'armes entre les « *naval aviators* » américains et français.

Cette fraternité remonte à la Seconde Guerre mondiale au cours de laquelle l'US Navy aida les Forces navales françaises libres à reconstituer un noyau d'aéronautique navale. Elle fournit ainsi des aéronefs et forma des pilotes et membres d'équipage français. Ce soutien se poursuit au début de la guerre froide au travers du programme d'assistance militaire, puis avec l'achat en 1963 de chasseurs *Crusader*.

Un nouveau chapitre de cette histoire s'ouvre en 1973, lorsque les deux marines s'entendent sur la création d'un poste d'échange de pilote de chasse. Cet accord fait suite à la fermeture d'un échange de même nature avec la Royal Navy qui a décidé de retirer du service ses porte-avions à catapulte. Le lieutenant de vaisseau Burcier est donc envoyé sur la base de Cecil Field près de Jacksonville, en Floride, au sein de l'escadron d'attaque VA 15 « Valions » équipé alors du *Vought A-7B Corsair II*, chasseur monoplace et mono-réacteur d'assaut. Pendant 45 années consécutives, 19 pilotes français occuperont ce poste permanent à l'étranger. Certains seront engagés en opération, comme le lieutenant de vaisseau Païtard à la Grenade et au Liban, ou le lieutenant de vaisseau Du Boucheron au large de la Libye. Parallèlement des officiers américains se succèdent à une place équivalente au sein des flottilles françaises à Hyères puis à Landivisiau, volant ainsi sur *Étendard IV*, *Super*



Officiers de l'escadron d'attaque VA 46 « Clansmen » devant un *Vought A-7B Corsair II* en 1977. Le pilote d'échange, alors le lieutenant de vaisseau Feuillo, est debout, deuxième en partant de la droite.

Étendard, *SEM* et sur *Rafale*.

En 1989 le lieutenant de vaisseau Denys de Bonnaventure, alors officier d'échange, passe sur *F/A-18 Hornet*. Tandis que le poste sur *Cor-*

sair était en unité opérationnelle, celui attribué sur *Hornet* l'est généralement dans un escadron de transformation. En 1999, les escadrons migrent vers la base d'Oceana, en Virginie.



© DR

Vought A-7B Corsair II équipant l'escadron d'attaque VA 46 « Clansmen ».



© US NAVY

En 2018, sur la base de Meridian aux États-Unis, de nouveaux macaronnés français célèbrent la validation de leur parcours devant un T-45, avion de formation à l'appontage pour les élèves américains et français.

Aspect méconnu de ce poste, l'officier d'échange est également instructeur. À l'instar de ses homologues, il forme les jeunes stagiaires américains dans les phases académiques, lors des séances de simulateur mais aussi en vol. En place arrière pour le premier vol sur F/A-18 ou à la tête d'une patrouille de trois stagiaires pour une mission d'entraînement au tir dans le désert du Nevada, il leur enseigne l'art du combat dans tous les domaines, leur offrant l'indéniable plus-value de son expérience opérationnelle. L'escadron formant une centaine de pilotes et d'officiers système d'armes par an, la portée de ce contact établi au cours d'une formation exigeante contribue à renforcer le lien bilatéral. Au début des années 90, afin de continuer à former ses pilotes embarqués après le retrait du service des avions d'entraînement *Fouga Zéphyr*, la Marine française fait le choix de se tourner vers les structures américaines du Training Command de l'US Navy. En 1992, les premiers élèves intègrent des promotions américaines sur la base de Meridian, dans le Mississippi. L'immersion est totale puisque les frenchies sont formés exclusivement en anglais, conformément au syllabus local, ce qui représente l'une des principales difficultés des stagiaires français. Ils passent entre les mains des instructeurs américains et des deux instructeurs français en poste sur place, et sont soumis au même système d'évaluation que leurs camarades, que ce soit pour les vols à terre ou lors de la phase de qualification à l'appontage. Cette même exposition au risque aéronautique, à la remise en question permanente et à l'adrénaline du premier appontage, seul dans un avion à crosse,

noue naturellement des liens qui s'apparentent à ceux de la fraternité d'armes. Celle-ci trouve son application lorsque les pilotes, une fois affectés en unités de combat, sont engagés sur les mêmes théâtres d'opérations depuis leur porte-avions respectif. Lors des missions au-dessus du Kosovo en 1999 ou de la Syrie en 2015 et 2016, il n'est pas rare que des voix se soient avérées familières lors des échanges radios. À ce jour, 209 pilotes français ont été macaronnés à Meridian. À la fin des années 90, la Marine ouvre une nouvelle page de cette relation historique en choisissant de se procurer, pour la 4F, des avions de détection avancée *E-2C Hawkeye* pour opérer depuis le porte-avion (PA) *Charles de Gaulle*. Le choix de cet appareil embarqué de construction américaine, conduit à la création d'un lien très fort entre la communauté française des équipages de la 4F et celle bien plus large des *Hawkeye* américains. Outre la formation des pilotes qui s'inscrit depuis 1997 dans un cursus essentiellement outre-Atlantique, le choix de cet appareil favorise la même année la création d'un autre poste d'échange, celui de coordinateur tactique. En 1997, le lieutenant de vaisseau Roux de Luze est le premier officier français à occuper ce poste au sein de l'escadron de transformation VAW 120. Depuis sa création, huit officiers l'ont occupé. En tant qu'instructeurs, ils ont contribué à la formation de centaines de stagiaires américains favorisant ainsi une meilleure appréhension de la « french touch » en matière de planification des opérations et d'emploi des forces. ●

CF VINCENT
26^e PROMOTION DE L'ÉCOLE DE GUERRE

Témoignage

Vice-amiral d'escadre de Bonnaventure,

Premier pilote en échange auprès de l'US Navy sur F/A-18



© S. DZOBNA/MN

« Je suis arrivé aux États-Unis à la fin de l'année 1989. J'ai pu y apprécier les performances du F/A-18 *Hornet*, la pédagogie américaine et la pertinence de passer sur biréacteur. Lors d'un vol dans le désert montagneux du Nevada, je devais intercepter un dispositif en très basse altitude. Souhaitant me démasquer tardivement, j'ai frôlé une crête lorsque j'ai perçu une explosion suivie d'une alarme urgente. Inquiet d'avoir touché, j'ai analysé les voyants du tableau de bord et détecté une panne du réacteur gauche. J'ai appris plus tard que les ailettes du compresseur s'étaient mises en drapeau. J'ai pu heureusement me poser en monomoteur. Un autre souvenir concerne un atterrissage avec un élève américain sur la base de Pensacola en Floride. L'attente d'Air Force One avait bloqué le terrain le temps de son arrivée et nous avons dû nous mettre en orbite à la limite de notre endurance alors qu'une fine nappe de brouillard s'avancé rapidement de la mer vers la terre. Une fois autorisés à nous poser, la météo se dégrada soudainement. Ne pouvant plus nous dérouter, nous nous posâmes en extremis sans aucune visibilité grâce à l'*Automatic Carrier Landing System (ACLS)* du F/A-18... pour être ensuite incapables de rouler jusqu'au parking, à cause d'un brouillard trop épais. »