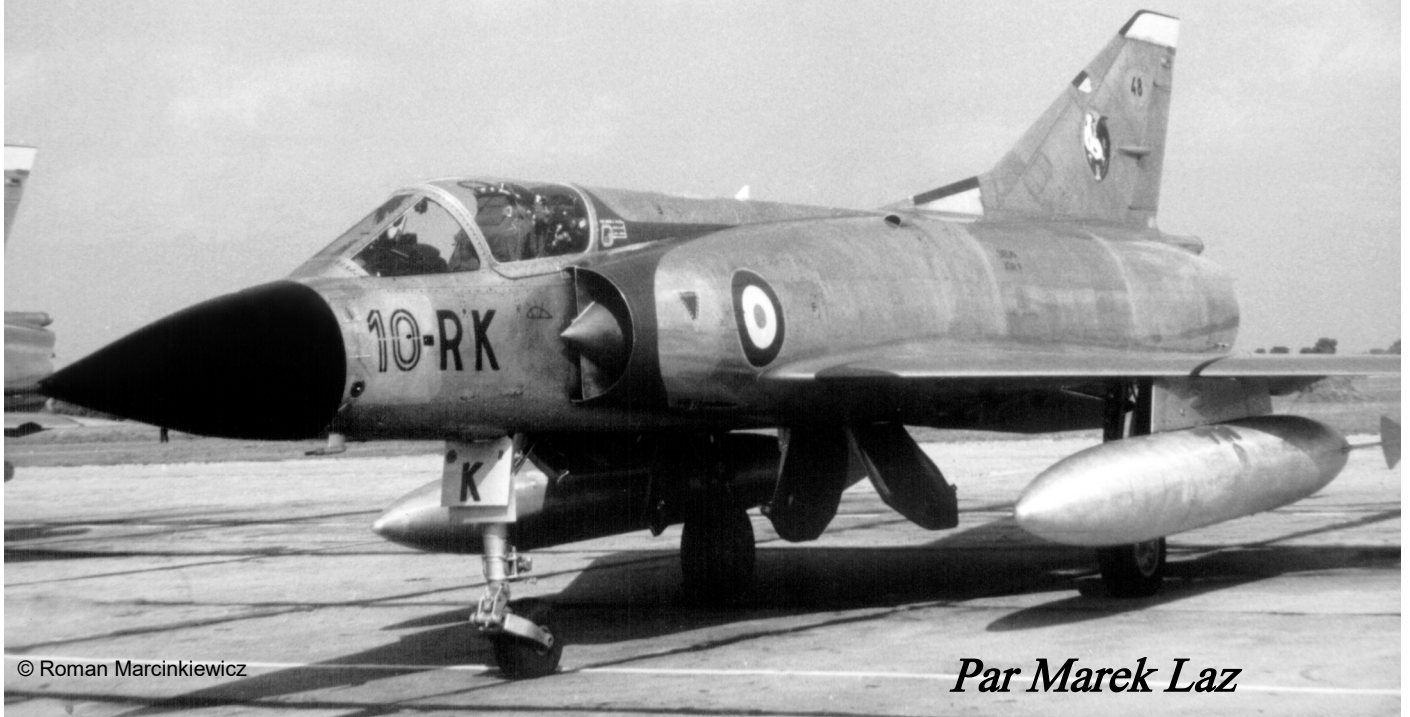


OPÉRATION BORÉAL

Les Mirage IIIC de l'EC 2/10 Seine en Pologne en 1971



© Roman Marcinkiewicz

Par Marek Laz



Pendant la guerre froide, les avions militaires « de l'autre côté du rideau de fer », appartenant principalement à l'armée de l'Air française, n'ont atterri sur le territoire polonais que sporadiquement. Les plus célèbres visites de cette période sont les escales des avions de combat français du régiment Normandie-Niemen en route vers l'URSS pour les traditionnelles visites de courtoisie. Marek Laz, membre polonais de la BFAB, nous raconte la courte visite à Deblin en 1971 de six Mirage IIIC de l'Escadron de Chasse 2/10 *Seine* en route vers l'URSS.

Pendant la plupart de leurs vols vers les territoires de ce qui était alors l'Union Soviétique, les avions faisaient escale sur les aéroports polonais à Gdańsk et Deblin. Après la fin de la scission de l'Europe en deux camps politiques et militaires opposés, et même après l'adhésion de la Pologne à l'OTAN, les visites se poursuivirent et les avions atterrirent également à

Okęcie/Varsovie et à Pyrzowice/Katowice. Seul le dernier séjour de ces avions fut d'une toute autre nature : des chasseurs Rafale qui participaient à l'opération *Baltic Air Policing*, opérant depuis l'aéroport de Malbork.

Alors que le premier vol des avions de ce régiment a eu lieu en 1977, quelques années plus tôt, des avions de combat français complète-

ment différents ont atterri sur l'aéroport militaire polonais. Cette fois, il s'agissait de Mirage IIIC de la 10^{ème} Escadre de Chasse qui se posèrent à Deblin, en route vers l'aéroport de Kubinka. Un groupe d'avions français sous le commandement du chef d'état-major de l'armée de l'Air française, le général Gabriel Gauthier (CEMAA, du 13 décembre 1969 au 11 décembre 1972), s'est rendu en URSS à l'invitation du Commandant de l'aviation soviétique, le maréchal de l'air Paweł S. Kutakhov.

Du côté français les préparatifs de cette visite extraordinaire avaient débuté quelques mois plus tôt, depuis la mi-février 1971. Le départ vers l'URSS était prévu pour la seconde moitié de juin 1971, et l'opération fut baptisée *Opération Boréale*. L'itinéraire a été soigneusement planifié, et les consignes de navigation ont été minutieusement préparées pour la première visite de ce type qui a été décrite par le commandement comme un « voyage dans un environnement totalement inconnu ». L'envoi d'un groupe d'avions des plus modernes pour ce premier voyage d'après-guerre derrière le rideau de fer chez un ennemi potentiel était un sérieux défi de la part des autorités françaises.



◀ Les cadets polonais avec l'un de leurs techniciens devant le Mirage IIIC 10-RL (n°5)
© Tadeusz Rzepka



◀ À Deblin, les pilotes français font connaissance avec le Lim 2, la version du Mig-15bis construit sous licence en Pologne. Ici le Lim n°1B-01516 © coll. P. Bigel via l'auteur

avions suivants furent choisis pour participer la mission : n° 25" 10-RB " (indicatif international F-UIRB), n° 30" 10-RE "(F-UIRE), n° 35" 10-RL "(F-UURL), n° 48 " 10-RK " (F-UIRK), N° 62 " 10-RJ " (F-UIRJ). Le numéro de la dernière machine du groupe est malheureusement inconnu.

Il y avait le choix entre deux itinéraires, l'un au sud passant par la Tchécoslovaquie avec une escale à Prague, et l'autre au nord, en partie au-dessus de la mer Baltique. La première option a été abandonnée, au profit de la seconde qui passait par les territoires du nord de la République Fédérale d'Allemagne, le Danemark, la mer Baltique et le nord de la Pologne, avec une escale

Il a été annoncé que la visite impliquerait six Mirage IIIC de l'Escadron de Chasse 02.010 Seine de la 10^{ème} Escadre de Chasse, qui à cette époque était basée sur la BA110 de Creil-Senlis. Avant le départ, les avions destinés à cette mission furent préparés en conséquence. Les deux canons avaient été remplacées par des réservoirs de carburant supplémentaires d'une capacité de 330 litres. Deux réservoirs de carburant supplémentaires d'une capacité de 1 300 litres chacun étaient prévus en emports externes sous les ailes. Le radar air-air Cyrano 1 bis fut enlevé, ainsi que l'IFF, et la radio UHF fut remplacée par une VHF. Le système de navigation TACAN fut retenu dans le cadre de la route menée au-dessus des pays de l'OTAN.

À l'époque, les Mirage IIIC fabriqués par Dassault étaient les machines les plus modernes de ce type au service de l'armée de l'Air française, équipant trois escadres : 2^{ème} EC (à partir de 1961), 5^{ème} EC (1966) et 10^{ème} EC (1968). Ainsi, les avions de la plus jeune unité sur ce type d'avion ont été sélectionnés pour l'Opération Boréale. Les



▲ Le Transall F91 61-ZI, l'un des deux avions détachés de la 61^{ème} ET pour accompagner le dispositif © Roman Marcinkiewicz

▼ Des mécaniciens polonais s'intéressent au Mirage IIIC n°25 10-RB, équipé de deux gros réservoirs pendulaires de 1 300 litres chacun © Zbigniew Bielewicz

prévue sur son territoire. Lors de la première étape, deux escales étaient prévues à Wittmundhaffen en Allemagne de l'Ouest et le même jour à l'aéroport WOSL de Dęblin.

Deux avions de transport Transall C160 étaient également du voyage pour accompagner le dispositif. Du personnel technique ainsi qu'un groupe d'urgence devaient prendre place à bord des avions. Un troisième avion de ce type chargé avec un moteur auxiliaire Atar était positionné en stand by à Orléans-Bricy. Les C160 désignés pour la mission étaient les n°90 "61-ZH" (F-RAZH) et n°91 "61-ZI" (F-RAZI), tous deux de l'escadron 02.061 Franche-Comté de la 61^{ème} Escadre de Transport. Comme pour les avions de chasse modernes, les Français ont également envoyé leurs derniers avions de transport pour ce voyage. Le Transall était entré en service en novembre 1967 et, à la fin de 1971, il équipait les trois escadrons de la 61^{ème} Escadre.

Le commandant du groupe de chasse était alors le commandant de la 10^{ème} EC, le Colonel Gérard Arnaubec. L'un des participants était un pilote célèbre, démonstrateur sur Mirage IIIC au salon du Bourget, le Capitaine Gilbert Pagnot du CEAM de Mont-de-Marsan.





© Tomasz Laz



© Zbigniew Bielewicz

Le reste de l'équipe était composé de pilotes plus jeunes.

Quelques jours plus tôt, dans le cadre de l'organisation du vol de transit à travers le territoire de la Pologne, un avion militaire Morane-Saulnier MS 760 Paris I avait été dépêché pour effectuer une reconnaissance de l'itinéraire du vol, notamment à l'aéroport de Dęblin. Les autorités polonaises attachaient une importance majeure à cette visite. A Dęblin, l'échelon technique était prêt à charger les matériels des avions français, dont les pressions de fonctionnement étaient différentes de celles utilisées en Pologne. Il y avait aussi des citernes avec le carburant approprié qui attendaient les avions français.

Le premier avion C160 Transall se posa à Wittmundhaffen dans l'après-midi du 20 juin, le second attendant la confirmation du décollage du dernier du Mirage IIIC vers Dęblin. Après une heure et demie de vol depuis Creil, les deux premiers avions avec le colonel

Arnaubec et le lieutenant Magot atterri-ssaient à Witt (comme les pilotes français appelaient communément cette base allemande). Après une courte pause et un repas suivant l'arrivée de tous les Mirage IIIC, le dispositif a redécollé vers Dęblin. A l'aéroport WOSL (pour Wyższa Oficerska Szkoła Lotnicza, Ecole supérieure d'Aviation des Officiers), aux côtés

du directeur des vols polonais, il y avait un contrôleur français détaché, le capitaine Philippe Hazebrouk, pilote de Mirage IIIC avec 500 heures de vol, et le commandant de la 1ère escadrille de l'EC 2/10 Seine. Le premier avion posé fut le C160 Transall piloté par le capitaine P. Baraton qui avait déjà effectué auparavant une visite en Pologne avec une délégation d'aviateurs français. Un groupe de plus d'une vingtaine de militaires de l'échelon technique était à bord, et ils ont immédiatement commencé à organiser l'arrivée des chasseurs. Au même moment, des soldats polonais armés se présentaient à l'aéroport pour assurer la sécurité des invités français et de leurs avions. « Pour le cas où », il y avait un filet de freinage au bout de la piste (migołapka en polonais – « filet pour les MiG »). Mais fort heureusement, l'atterrissage des Mirage s'est bien déroulé et il n'a pas été nécessaire de recourir aux moyens de sécurité. Après l'atterrissage à Dęblin, les pilotes

étaient accueillis par l'attaché militaire aérien et maritime français, le lieutenant-colonel Tadeusz Raymond de Mourou. Du côté polonais, les hôtes chargés de l'accueil de la délégation étaient le lieutenant-colonel Zdzisław Skomorowski, représentant du WOSL, accompagné d'un groupe d'officiers. Dans ses mémoires, le commandant français de l'expédition qualifia de glacial l'accueil réservé par les Polonais au premier jour de la visite.



▲ Le Col. Arnaubec, commandant du détachement, découvre le Mig 21 lors du séjour en Russie © coll. P. Bigel via l'auteur

Pendant que les pilotes de chasse se reposaient dans le pavillon d'accueil, l'équipage du premier Transall se préparait à décoller pour la Russie. À ce moment-là, le deuxième des avions de transport, fermant la marche du groupe, était en vol vers Dęblin. Le lendemain, le 21 juin, après le décollage de Dęblin et un vol d'une heure et 35 minutes, les avions atterrirent à l'aéroport de Domodedovo. Après seulement quatre jours en URSS, le 25 juin au matin, un groupe d'avions français a redécollé, se dirigeant à nouveau vers l'aéroport de Dęblin où, cette fois-ci, comme l'a cité le colonel Arnaubec, l'accueil a été des plus chaleureux. Les Français ont eu cette fois plus de temps pour profiter de Dęblin, temps mis à profit pour se familiariser avec les méthodes de formation du WOSL et pour des échanges avec des pilotes polonais. À leur tour, les pilotes polonais ont pu présenter aux français leur TS-11 Iskra. A la fin de la visite, la délégation française a déposé une gerbe au monument commémoratif des héroïques élèves de l'Ecole des Aiglons. Le lendemain, les avions ont décollé en direction de Wittmundhaffen, l'escale prévue sur le plan de vol, et le 26 juin les avions étaient de retour sur leur base de Creil-Senlis. ♦

Les cadets polonais et l'un de leurs techniciens posent devant le 35 10-RL



© T. Rzepka