



par Jean-Luc FOURDRINIER (87)

PATROUILLE DE NUIT SUR LA BOSNIE

Accompagné du mécanicien de piste, je marche vers l'appareil qui m'a été assigné pour une nouvelle mission de surveillance de l'espace aérien bosniaque. Je me repasse mentalement les points essentiels du briefing tout en appréciant la douceur de cette nuit italienne. Je ne peux qu'admirer les lignes fluides du *Mirage 2000 RDI*, illuminé par les projecteurs du parking, et note la présence réconfortante des missiles accrochés sous ses ailes.

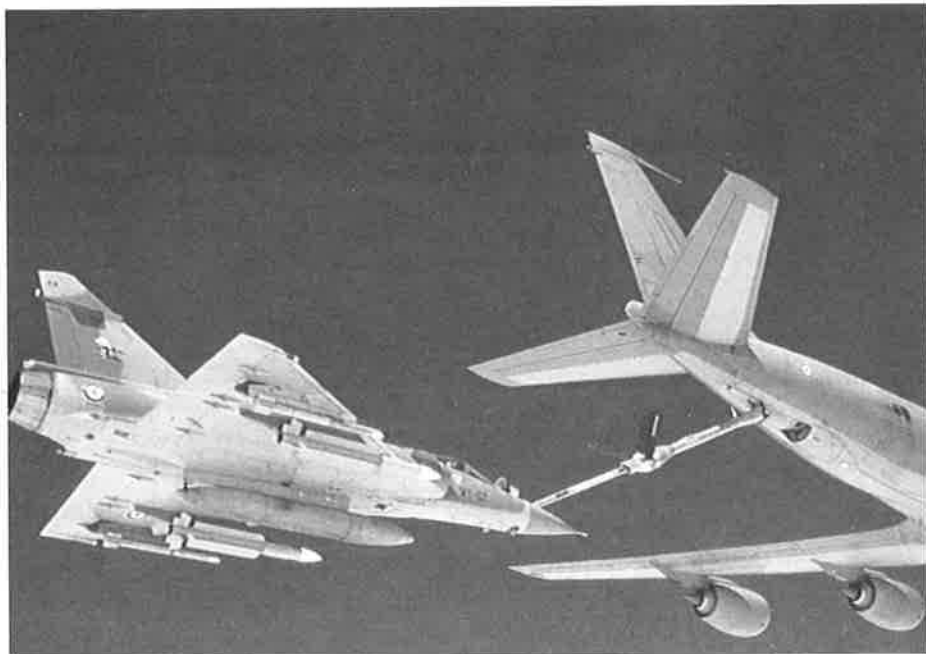
Comme en un rituel, le groupe de parc démarre, la centrale à inertie s'aligne, et l'inspection extérieure de la cellule parachève la prise de contact entre l'avion et son pilote.

Sanglé dans le cockpit, je ferme la verrière et commence à vérifier l'état des différentes commandes par cette série de gestes devenus naturels mais qui gardent toute leur importance. L'ordre de mise en route du leader rompt le silence de la radio, les actions s'enchaînent, bientôt nous roulons vers la piste.

Ayant reçu l'autorisation de décoller, j'observe l'avion qui me précède s'élancer dans la nuit, poursuivi par l'impressionnante flamme de sa post-combustion. Trente secondes plus tard, je lâche les freins.

La côte italienne défile sous nos ailes et nous mettons le cap vers le corridor d'accès à notre zone de patrouille, au-dessus de l'ex-Yougoslavie.

La voix lointaine du contrôleur nous accueille : « *Tiger, from Cyrano, you're identified, Picture's clara.* » « Cerclant » à 10 000 mètres au-dessus de l'Adriatique, l'AWACS français fouillé les vallées de Bosnie à l'aide de son puissant radar sans rien détecter d'anormal. L'armement et les contre-mesures électroniques vérifiés, nous sortons du corridor et réglons nos radars de bord afin de rechercher un contact éventuel.



Ravitaillement en vol d'un *Mirage 2000* de l'EC 1/12 (Photo G. Rolle - SIRPA Air).

Ce soir, nous patrouillerons au-dessus de Sarajevo. La ville est comme à son habitude plongée dans une obscurité pesante, l'éclat bref des départs de coups et la lueur des explosions venant seuls illuminer les ténèbres. Les deux premières heures de patrouille se passent sans incident et les hippodromes de recherche s'enchaînent, entrecoupés des phases de ravitaillement en vol. Il est trois heures du matin, la fin du créneau de surveillance approche et la fatigue commence à se faire sentir.

Soudain, un message du contrôleur mobilise notre attention : « *Tiger, investigate possible contact, bull's eye two three zero, three five miles.* »

Les deux *Mirage 2000* virent immédiatement vers la position estimée de l'appareil inconnu, les ordres du leader fusent, la chasse commence...





1993 - Détachement à CERVIA (Italie) (Photo G. Rolle - SIRPA Air).

Nous affinons les réglages de nos radars de bord afin d'acquiescer le contact au plus tôt. Les informations diffusées par l'AWACS semblent indiquer qu'il s'agit d'un hélicoptère, un gibier délicat à chasser de nuit au fond des vallées.

Effectivement, un écho suspect apparaît bientôt sur nos écrans et nous essayons d'accrocher nos radars en mode poursuite afin qu'ils nous guident vers l'appareil à identifier.

Le pilote de l'hélicoptère, averti de notre présence par ses propres contrôleurs, utilise au mieux les masques du relief afin de nous échapper.

Voici dix minutes que nous jouons au chat et à la souris dans une nuit d'encre. L'appareil inconnu s'est immobilisé entre deux montagnes et semble attendre. Intrigués, nous descendons vers lui, l'avion du leader en tête, l'équipier en couverture. Tout à coup, un cri du leader me glace le sang : « Départ missile, départ missile ! » Au même moment, j'aperçois le panache incandescent d'un propulseur déchirer l'obscurité et s'incurver vers la tuyère du *Mirage 2000* de tête.

Le projectile explose une cinquantaine de mètres derrière l'avion, entouré par un feu d'artifice de leurres thermiques.

Le sol semble soudain s'animer, les départs de coups sont désormais bien visibles. Pressant instinctivement la commande du lance-leurre, je pointe mon avion vers le ciel afin de sortir le plus vite possible de ce piège. J'aperçois du coin de l'œil la post-combustion de mon leader qui se dégage de cet enfer aussi vite que le lui permet son appareil.

En un instant, nous nous trouvons séparés d'une dizaine de nautiques. Une certaine confusion règne alors dans la patrouille : l'AWACS encombre la radio de demandes d'explications, et la piste de l'hélicoptère semble perdue.

Je saisis dans quel traquenard nous étions tombés ; la rage me prend et je replonge vers le sol, bien décidé cette fois à en découdre. M'orientant grâce aux dernières informations mémorisées dans mon radar, je fais le pari que l'hélicoptère a repris son cap initial. Je lance un mode d'accrochage automatique de cette zone... et ça marche ! Presque simultanément, un son modulé arrive dans mes écouteurs, m'indiquant que mes missiles *Magic II* ont eux aussi trouvé la cible, grâce à la chaleur dégagée par les turbines de l'hélicoptère. Je suis en rapprochement rapide, dans quelques secondes je vais pouvoir tirer. M'estimant en état de légitime défense, je demande néanmoins à l'AWACS l'autorisation d'ouvrir le feu. La réponse est sans appel : « tir interdit, interrogation visuelle autorisée ». J'interromps mon attaque et abandonne la poursuite. La patrouille se rassemble, et le retour vers l'Italie s'effectue dans le plus grand silence.

Dès notre atterrissage, nous serons assaillis par les questions des officiers renseignement et passerons le reste de la nuit à écrire des comptes rendus sur cet incident. Mais auparavant, la patrouille se rassemblera une dernière fois au bar de l'escadron pour savourer ensemble cette bonne bière fraîche de retour de mission, qui certains jours prend ce goût de bonheur d'être rentré sain et sauf et de sentiment du devoir accompli. □