

Air Baltic 2010 : les Tigres en mission à la frontière de l'Europe

Sébastien Vallette (93-Capillon)¹ et Julien Zajac (02 Longy)²

Les petits États baltes, dont l'histoire est courte et dramatique, ont demandé à l'OTAN de surveiller le ciel à l'est. Le 1/12 Cambrésis l'a fait, et il raconte.

Vous faites peut-être partie de ceux qui comme moi avaient un mal fou à retenir dans le bon ordre le nom de ces trois pays et de leurs capitales sous l'ère soviétique. Pourtant, depuis leur indépendance et a fortiori depuis que la Lituanie, la Lettonie et l'Estonie ont rejoint en 2004 l'Union Européenne et l'OTAN, nous ne devrions plus méconnaître cette partie de notre planète. Aux portes de ce vieil « ennemi » qu'est désormais la fédération de Russie, et bordant l'enclave de Kaliningrad, on ne peut considérer comme anodine la mission de police du ciel au profit des États baltes sous l'égide de l'OTAN. Pour comprendre l'état d'esprit qui règne dans ces contrées, il suffit de reprendre la citation du premier ministre lituanien d'alors, M. Algirdas Brazauskas : la Lituanie est « *devenue un état libéré de la peur d'être effacé de la carte, un état où les gens peuvent être sûrs de leur futur et de celui de leurs enfants* ». La visite des anciennes prisons du KGB à Vilnius ne laisse planer aucun doute sur l'ambiance qui pouvait régner dans ce pays sous l'occupant soviétique.

Depuis la première participation de Cambrai à cette opération en 2007, le mandat otanien est passé à 4 mois. Celui de 2010 s'est déroulé de janvier à avril dans des conditions hivernales peu communes. Arrivés sous la neige à Siauliai en Lituanie, sur cette ancienne base soviétique qui abrite depuis 2004 cette opération, les pilotes et les avions de l'Escadron de Chasse 1/12 « Cambrésis », accompagnés par plus de 120 aviateurs de tout horizon en France, prennent officiellement le 4 janvier la conduite de cette mission à la suite des Allemands, après la mise en place d'une petite base aérienne, qui a nécessité le déploiement de pas moins de 350 tonnes de matériels permettant d'assurer le soutien de cette opération. La neige qui a accueilli le détachement aura mis plus de trois mois avant de disparaître complètement, comme par miracle au rendez-vous du printemps. Au cours des deux

premiers mois, ayant subi jusqu'à -28°C, nombre de personnels et matériels ont pu s'aguerrir au contact de ces conditions extrêmes. Nos aviateurs de la compagnie d'infrastructure en opération, arrivés depuis le mois de décembre pour l'installation du site, ou nos commandos de l'air du CPA20 qui en ont assuré la garde jour et nuit, pour ne citer qu'eux, se rappelleront longtemps cet hiver lituanien.

Notre mission : assurer en permanence la capacité à faire décoller deux *Mirage 2000 C* pour intercepter des aéronefs inconnus, douteux ou simplement en difficulté. Cette mission, si elle s'exerce de manière si naturelle en France qu'on finit presque par ne plus en parler, présente ici la particularité de s'effectuer sous contrôle opérationnel de l'OTAN et aboutit dans la majorité des cas réels à l'interception d'un appareil russe. Bien que les comportements soient pacifiques en vol, ce « jeu » entre la Russie et les avions déployés sur la base de Siauliai est souvent synonyme de petits tests, comme ça, juste pour voir. Cependant, au contact visuel, le même stress est présent. Pas le droit à l'erreur, pas de comportement provoquant. Ce 10 février, quand l'équipe d'alerte décolle, elle ne sait pas quel est son objectif, et c'est bien ce qui fait le charme de ces missions d'alerte... Le capitaine « Daniels » Zajac nous raconte cette mission :

« *"Baltas" : blanc en lituanien. Les Etats baltes portent bien leur nom. Nous sommes le 10 février ; les températures avoisinent les moins quinze degrés et les immenses plaines baltes sont parées de leur manteau neigeux. Cet après-midi, j'assure la permanence opérationnelle avec « Kate » (capitaine Chassigneux) pendant que « Pinuch » (capitaine Pin) est surveillant des vols. Un Tango scramble (vol d'entraînement déclenché par alerte) est prévu. La sirène ne devant pas tarder à retentir, je passe une dernière fois aux commodités d'usage. Cela peut paraître trivial, mais il n'y a rien de plus pénible que d'être pris d'une envie pressante alors même qu'on*





Février 2010 : base lituanienne de Siauliai.

vient juste de décoller. À mon retour dans le bâtiment principal, bien que la sirène n'ait pas retenti, j'aperçois Kate en « glouglou » (combinaison étanche) et en train de s'équiper. Instinctivement, je fais de même. Il nous faut moins de quatre minutes pour être dans le véhicule qui nous emmène aux avions. J'apprends à l'intérieur que nous passons à un régime d'alerte supérieur qui nous impose d'être installés dans l'appareil, prêts à mettre en route. Quand j'arrive à l'avion, les pistards sont déjà là. J'effectue rapidement, mais sans précipitation, ces gestes maintes fois répétés qui consistent à se harnacher à son siège. Le tumulte et les interrogations du départ laissent place à une espèce de sérénité due aux actions maintes fois répétées. À peine ai-je le temps de mettre mon casque que j'entends « Pinuch » à la radio nous donner l'ordre de décoller. Je mets en route, effectue les quelques tests de rigueur, un dernier salut à mon mécanicien, puis je roule. Lorsque je rentre le train, il s'est passé moins de onze minutes depuis que l'ordre de départ aux avions a été donné. À cet instant, nous ne savons toujours pas pour quelle mission nous avons décollé.

Nous sommes à 24 000 pieds au cap nord-ouest, lorsque le contrôleur lituanien nous annonce que nous allons intercepter deux appareils empruntant une même route à 40 nautiques d'intervalle. La première interception se fera sur l'avion de tête. Mon leader et moi obtenons un bon contact radar sur le « bogey » (terme qui désigne un avion n'ayant pas encore obtenu de classification), alors même que nous franchissons la côte de la mer Baltique. J'aperçois que la mer est gelée, et me fais ironiquement la réflexion que la glouglou n'était peut être pas nécessaire. Soudainement, le contrôleur nous annonce qu'il s'agit de deux Sukhoï 24. Nous apprendrons par la suite qu'il a obtenu cette information par le centre des opérations aériennes OTAN qui disposait d'un AWACS en vol au-dessus de la Pologne. Kate m'annonce à la radio le mot code qui signifie de préparer sa cabine de manière appropriée pour l'interception. Je passe donc en mode Magic 2, rallie mes missiles sur mon contact radar, prépare mes contre-mesures infrarouges et électromagnétiques. Je lève également la sécurité canon et ma sécurité de détente. Pour tirer, il ne me resterait plus qu'à basculer la sécurité armement sur marche et appuyer sur la détente une fois les missiles accrochés. Bien évidemment, je ne doute pas un instant que les probabilités d'en arriver là sont infimes. Mais nous n'emportons pas uniquement de l'armement pour augmenter la masse au décollage, alors autant préparer son système d'arme convenablement. Je ne suis pas stressé, l'entraînement reçu permet de ne pas

l'être, mais je suis dans une sorte d'état d'hyper vigilance. Ce que l'on nous demande de faire est relativement simple, mais on ne saurait tolérer la moindre approximation. Une fois le premier appareil en vue, Kate va se placer à proximité de ce dernier pendant que je me positionne 1 000 mètres derrière, en appui. Kate confirme au contrôleur le type de l'appareil, sa nationalité (russe), transmet son numéro d'avion et prend une photo. Vu de derrière, le Sukhoï 24 est nettement plus massif que notre Mirage 2000. Pas le temps de s'attarder ; une fois les éléments du Sukhoï transmis au contrôleur, il nous envoie intercepter le deuxième appareil 40 nautiques derrière. Nous effectuons la même procédure qui se déroule sans encombre, avant de reprendre un cap vers le terrain de Siauliai. Une fois posé, à peine ai-je le temps de descendre de l'échelle que les mécaniciens s'affairent autour de l'avion pour le remettre en œuvre dans les meilleurs délais et me posent toute sorte de questions. Nous nous hâtons de transmettre le plus rapidement possible notre compte rendu de mission. Nous apprendrons par la suite que les deux Sukhoï, ayant décollé de Russie à destination de Kaliningrad, avaient coupé

leur code transpondeur (code affiché par les avions pour être plus facilement identifiés par les contrôleurs). L'après-midi touche à sa fin et nous reprenons nos activités habituelles, dans l'attente... mais alertes. »

Le détachement aura également eu le privilège d'assurer la protection de la rencontre des ministres des affaires étrangères de l'OTAN à Tallinn les 22 et 23 avril, moyen supplémentaire de souligner la réactivité et la flexibilité d'un dispositif aérien déployé. En effet, pendant ces deux jours nos Mirage 2000 ont sillonné le ciel estonien dans le cadre d'un dispositif particulier de sûreté aérienne, première du genre dans un pays étranger. Pendant quatre mois, les aviateurs ont fait preuve d'un engagement professionnel qui n'a pas à rougir de celui de leurs camarades opérant dans le reste du monde. Certes, les balles ne sifflent pas au-dessus de nos têtes, mais les enjeux ici n'en sont pas moins importants.

Au moment où nous quittons le territoire lituanien en ce début du mois de mai, une pensée accompagne ceux qui restent encore sur site pour finaliser le démontage et le rapatriement des matériels et infrastructures déployés, en attendant la prochaine opération... en juin pour l'EC 01.012 « Cambrésis » qui prend le relais des Mirage F1 CR au Tchad. ■



1- Chef de détachement Air Baltic.

2- Et avec la collaboration de Pascal Gaborieau [92-Majoureu] – Adjoint au chef de détachement.