

L'opération Harmattan par ceux qui l'ont vécue

Le 17 mars, la résolution 1973, visant à établir une zone d'exclusion aérienne dans le ciel libyen et à protéger les populations civiles victimes des affrontements, est votée par les Nations Unies. Le 19 mars, une coalition internationale réunie à Paris décide l'engagement de moyens militaires importants afin de faire respecter cette résolution. Ce même jour, les avions de combat de l'Armée de l'air procèdent aux premières frappes en Libye, l'opération Harmattan vient de débuter. Plusieurs acteurs, engagés à différents titres dans cette opération, ont accepté de donner au *Piège* un témoignage de l'expérience qu'ils ont vécue à cette occasion.

Les F1 CR du « Savoie » en Libye

Sébastien Estève¹ (00 – Auber)

Mars 2011, alors que les médias nationaux et internationaux commencent à parler de l'insurrection en Libye, je fais partie de l'équipe d'alerte « Rapace² » susceptible d'intervenir à tout moment à l'étranger, lorsque nous recevons l'ordre de nous préparer en vue d'une future intervention dans ce pays.

C'est dans ce contexte que je me pose à Istres le lendemain pour un briefing avec un équipage du groupe de ravitaillement en vol « Bretagne ». Nous étudions le profil de vol, la route depuis Solenzara, la consommation de pétrole et surtout la réaction face à la menace air-air potentielle. Quelle ironie du sort lorsque l'on pense que, quelques semaines plus tôt, je rencontrais à Reims les pilotes de F1 libyens, en formation sur notre simulateur de vol.

De retour à Reims, nous finalisons les dossiers de mission et n'attendons plus que le feu vert du commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes qui exerce le contrôle opérationnel des moyens pour les missions partant du territoire national. Quelques jours plus tard, nous décollons de Reims pour une mise en place à Solenzara en configuration de guerre. Les mécaniciens se sont affairés depuis plusieurs jours pour préparer l'armement et les équipements de contre-mesures électroniques des avions, et tout l'escadron nous regarde partir en nous souhaitant bonne chance. L'accueil à Solenzara se passe très bien ; nous sommes reçus par les équipages de l'exercice Serpentex qui préparaient leur futur détachement en Afghanistan. Tout est mis en œuvre pour que nous puissions préparer les vols dans les meilleures conditions.

Le matin de la première mission, je décolle en position de leader pour rejoindre le ravitailleur dans la zone de Solenzara. Le *Mirage F1 CR* est lourd dans cette configuration et il peine à prendre de la hauteur. Nous commençons le transit au-dessus de la Sardaigne que nous avons du mal à voir à cause de la couche nuageuse. Puis les conditions s'améliorent peu à peu et nous effectuons le premier ravitaillement à proximité de la



Deux F1 CR du Savoie en route vers la Libye.

Sicile que nous distinguons parfaitement. Il nous faut presque deux heures de navigation pour être opérationnel sur zone ; au passage, je constate avec plaisir que le terrain de Malte est en bonnes conditions météo, et je me dis qu'en cas de problème nous pourrions nous dérouter sans difficultés. Tout se passe bien jusqu'à ce que le numéro deux de la patrouille me rende compte d'une panne de carburant, alors que nous sommes à nouveau dans les nuages ; nous décidons de faire demi-tour pour retrouver de bonnes conditions et traiter la panne sereinement puis, voyant que nous ne pouvons régler le problème, nous prenons le chemin du retour. Peu importe, la mission n'a été que peu écourtée, et une grande partie du « task » est remplie. Après plus de quatre heures de vol et trois ravitaillements, nous atterrissons à Solenzara où les officiers de renseignements exploitent les résultats de notre mission ; nous sommes fatigués mais heureux d'avoir participé aux prémices de cette opération.

Plus tard, nous accueillons les équipages *Rafale* et *Mirage 2000* qui se posent à Solenzara. Je retrouve un camarade de promotion au pied de l'avion, le sourire aux lèvres, et nous évoquons le chemin parcouru de-

puis notre intégration à l'École de l'air, il y a 11 ans. Je reconnais ce sourire fatigué mais plein de joie qu'on affiche malgré soi après les missions denses qui se sont bien déroulées.

Les jours suivants sont bien occupés car, malgré le rythme des vols qui s'est ralenti pour nous, tout le détachement de chasse se met en place. Nous mettons en commun notre expérience, ainsi que certaines documentations, avec les *Rafale* et les *Mirage 2000*. Nous profitons des quelques moments de répit pour faire du sport, entre nous et avec les équipages des autres chasseurs, ce qui ne manque pas de créer une certaine émulation au sein du groupe. Un moniteur de sport spécialisé « TOP » (technique d'optimisation du potentiel) est spécialement envoyé de Dijon pour encadrer les équipages de chasse. Nous le sollicitons énormément et remarquons une fois encore les bienfaits de cette activité.

Fin mars, l'activité s'intensifie avec les premières missions de reconnaissance photo et d'assaut. Je participe à la première mission photo, escorté par un *Rafale* au-dessus du territoire libyen. Je reconnais en m'enfonçant dans les terres certains paysages que j'ai déjà vus dans le nord du Tchad. Après tout, la frontière n'est qu'à une heure de vol ! Le vol dure cinq heures et, encore une fois, nous serons contents des photos d'objectifs ramenées.

Après trois semaines de présence, il est temps de céder la place à la relève qui continuera à rapporter du renseignement de qualité et permettra d'orienter efficacement la campagne aérienne. Je garderai de ce déploiement la fierté d'avoir participé à "l'ouverture" d'une opération et surtout, une expérience humaine intense et enrichissante, comme à chaque détachement que j'ai effectué jusqu'à présent.

Après tout, comme disait Saint-Ex : « *La grandeur d'un métier, c'est d'unir les hommes !* » ■

Les équipages des ravitailleurs en opérations

Laurent Paquot³ (91 – Kœnig)

Souvent, les moments importants de la vie des unités opérationnelles sont directement liés aux événements qui animent les relations internationales. L'opération Harmattan en est un exemple très fort à plus d'un titre pour le GRV 02.091 « Bretagne » et ses équipages. L'engagement a marqué une rupture très nette dans la vie de l'unité et l'opération est venue rappeler que l'Armée de l'air pouvait être amenée, depuis ses bases de métropole, à conduire une opération dense à seulement deux heures de vol des côtes françaises.

Le rythme s'est brusquement accéléré dès le vote de la résolution 1973.

Les esprits se sont alors tendus vers l'objectif à atteindre dès que des étapes clés de la montée en puissance ont été décidées, comme l'arrêt des vols d'entraînement et de certaines opérations de maintenance pour accélérer la régénération de la disponibilité et du potentiel. Le temps n'était plus aux suppositions mais à la préparation opérationnelle. Les savoir-faire développés dans le cadre de la mission de dissuasion et la culture opérationnelle des équipages, forgée au travers d'engagements permanents en Afrique et surtout en Afghanistan ces dernières années, ont représenté la meilleure garantie d'être aux rendez-vous fixés. Chacun savait ce qu'il avait à faire et, si tout le monde voulait prendre part, chacun a également eu la sagesse de rester à sa place pour laisser les responsables donner la première impulsion, établir des directives et fixer le tempo pour mettre l'unité en ordre de bataille. Élément indispensable à la cohérence d'ensemble de la manœuvre aérienne, le rôle des ravitailleurs allait une nouvelle fois être un élément clé du niveau d'engagement possible dans les premières heures de l'opération, pour donner l'allonge stratégique puis la permanence sur zone aux avions de défense aérienne, de reconnaissance et d'attaque au sol. Tout le monde l'avait parfaitement compris, tant au GRV qu'à l'ESTA 15.093 qui a mobilisé toutes ses ressources de manière remarquable.

Très rapidement, les membres des chaînes de planification et de conduite doivent valider des modes d'action, des concepts et des plans d'opération. L'éternelle question « Combien de pétrole peux-tu donner ? » anime les débats comme un refrain lancinant. Le principe retenu est de dédier un tanker à une ou deux patrouilles d'avions de chasse, de fixer un point et une heure de rendez-vous quelque part vers la Corse, de transiter en dispositif constitué vers la zone des opérations pour ensuite séparer les avions et traiter les objectifs assignés. Un premier ravitaillement s'effectue ainsi entre Corse et Sicile, un deuxième à l'arrivée sur zone pour que les chasseurs partent avec le plein. Jusque-là, des choses assez standards répétées des dizaines de fois par an à chaque convoi. Pourtant, tout le monde perçoit qu'il se passe quelque chose de particulier : les dialogues radio sont brefs, pas de mots inutiles, et les armements sont bien visibles sous les ailes des *Mirage* et des *Rafale*. On sent la concentration jusque dans la voix des équipages qui pensent déjà à leurs objectifs. On serait concentré pour beaucoup moins quand il s'agit de s'attaquer à une armée constituée, sans savoir exactement quelles seront sa capacité à réagir et le niveau de menace. Si la légitimité du droit international est établie, il reste à "aller au charbon".

1- Pilote de *Mirage F1* à l'ER 02 033 « Savoie ».

2- L'équipe est composée de trois pilotes et d'une poignée de mécaniciens en astreinte à 6 heures, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24.

3- Commandant le GRV 02. 091 "Bretagne".

Photos SFRPA Air



C135 au décollage.



Deux Rafale au ravitaillement.

L'opération Harmattan par ceux qui l'ont vécue

Les encouragements donnés par les derniers contrôleurs militaires français avant de passer en radio avec Rome, ainsi que certains « *Good luck and fly safe* » reçus des contrôleurs italiens et maltais avant le transfert à l'AWACS, nous font chaud au cœur et nous rappellent que le temps de l'entraînement est derrière nous. En revanche, sa qualité restera notre meilleure garantie pour convoier nos chasseurs au bon point, les laisser partir avec le pétrole requis, les récupérer dans la zone des opérations et surtout les ramener vers leur base en toute sécurité, malgré le contexte et la densité du cadre tactique de la zone des opérations.

Une fois établis sur les différents axes de ravitaillement alignés entre Tripoli et Benghazi, c'est avec une certaine fierté et une pensée toute particulière qui unit la communauté des aviateurs dans de telles circonstances que nous disons « À tout à l'heure » à nos chasseurs quand ils nous quittent, le plein effectué, pour aller traiter leur objectif. Normalement, à l'issue, c'est un dernier ravitaillement et le retour vers la France. Sauf que lors d'opérations de cette nature, la planification est une chose, la conduite des missions en est une autre. Après presque 45 minutes, on entend déjà sur la *Boom Freq.* le leader qui nous appelle pour nous avertir qu'il va devoir repartir sur la zone, qu'il ne sait pas de combien de temps il a besoin pour traiter un nouvel objectif ou effectuer, le cas échéant, du *Battle Damage Assessment* pour valider la réussite du tir. Chaque goutte de carburant devient aussitôt très précieuse : entre les besoins des chasseurs et du *CI35*, c'est près d'une heure de consommation cumulée supplémentaire qu'il est alors impératif de dégager. On actualise les vents, la météo : il fait beau à Marseille, on le prend donc comme terrain de dégagement d'Istres plutôt que Mont-de-Marsan ou Avord et, si ça ne suffit pas, on se déroutera à Solenzara. Il faut garantir le retour des chasseurs. La musique est connue.

Arrive ce troisième ravito et le leader dit aussitôt à son équipier « Allez, on y retourne ! » Et c'est reparti. À leur retour, une question du tanker : « C'est bon pour le retour ou vous devez encore repartir en zone ? » « Non, c'est bon, on rentre ! ». Cyrano, l'AWACS français qui nous contrôle, nous autorise alors RTB (*Return to Base*) et c'est le chemin en sens inverse vers la France. Les cœurs sont plus légers, les avions aussi. Les chasseurs n'ont plus que leurs bidons et les pods de désignation accrochés sous les ailes. En arrivant en Corse, on contacte Rodhia qui nous gratifie d'un

« Bienvenue, Messieurs, et bon retour à la maison, ». On sépare le dispositif, le tanker vire à gauche vers Istres. Un amical « Salut les lourds, et merci pour le pétrole, », de la part des chasseurs. « À une prochaine » leur répond l'équipage et tout le monde est posé quelques minutes plus tard. Un débriefing avec la cellule renseignement, on s'appelle au téléphone avec les chasseurs et il faut aller dormir parce que demain, ça recommence. ■

La montée en puissance sur la base de Nancy : premiers enseignements

Jean-Luc Le Doze⁴ (90 – Poznanski)

La base de Nancy a vécu plusieurs semaines au rythme des opérations. Cet article a pour but de mettre en lumière les premiers enseignements de cette projection de puissance. Il aborde deux aspects majeurs : l'organisation de la coordination technico-logistique sur la base et la mise en condition des capacités opérationnelles. Il est ponctué par quelques éléments d'appréciation qui n'engagent que l'auteur.

Une structure de coordination technico-logistique cohérente, placée sous une autorité fonctionnelle unique

Le commandant de l'ESTA⁵ a été désigné par le CSTA⁶ coordinateur général de la fonction technico-logistique sur la base. À ce titre, il a assuré le contrôle de l'ensemble des moyens techniques et logistiques nécessaires à la réalisation des objectifs confiés à la base. En particulier, la division munitions recevait ses directives du commandant de l'ESTA par l'intermédiaire du centre de coordination technique et logistique. Cette organisation présentait plusieurs avantages concourant tous à une meilleure efficacité technico-opérationnelle :

- cohérence de la chaîne décisionnelle par la limitation du nombre d'intervenants ;
- meilleures coordination et réactivité des opérations ;
- autonomie et liberté d'action pour le commandant de l'ESTA.

Ce dernier était assisté en permanence de deux adjoints et d'une struc-



Montée en puissance à l'ESTA.

ture de coordination :

- l'adjoint « conduite des opérations », responsable de la coordination des activités de mise en œuvre des moyens aériens et de leur maintien en condition opérationnelle, et interlocuteur principal du chef du bureau des opérations (BO) pour le choix des vecteurs et la déclinaison « tactique » des choix capacitaires des états-majors ;

- l'adjoint « planification/anticipation soutien », chargé d'établir les états capacitaires, d'exprimer les besoins vers la cellule de crise du CSFA, d'anticiper et de gérer les flux logistiques entre Nancy et Solenzara, point d'appui des éléments déployés ;

- le centre de coordination technique et logistique, structure de pilotage et d'aide à la décision du commandant de l'ESTA, construit à partir de la structure éprouvée du temps de paix (le centre des opérations techniques de l'ESTA), et composé de plusieurs cellules aux activités complémentaires :

- cellule de conduite des activités de mise en œuvre et de préparation des avions,
- cellule matériels (expression des besoins divers, gestion des équipements de mission, satisfaction des lots opérationnels),
- cellule mouvements (plan de transport VAM⁷, CTTS⁸, coordination avec la section transport de la base, gestion des priorités d'expédition...),
- cellule munitions (coordination des livraisons et réceptions des munitions, expression des besoins spécifiques « armement et munitions »).

La structure de coordination mise en place lors de cette montée en puissance est une transposition, avec de légères adaptations, de l'organisation interne de l'ESTA qui trouve ici toute sa cohérence et prouve son adaptabilité « temps de paix/temps de guerre ».

Une mise en condition opérationnelle optimale des capacités de combat

La préparation des avions a généré une charge de travail importante, notamment pour la mise en configuration opérationnelle. La spécialité « armurier » a été tout particulièrement sollicitée dès les premières heures de l'opération : l'ensemble des armuriers a été placé pour emploi auprès du sous-chef « conduite » et des renforts provenant de la base aérienne 116 ont été mis en place de manière ponctuelle à la demande du commandant de l'ESTA, les 19 et 20 mars, au plus fort de la montée en puissance. De plus, de nombreux changements de configuration ont été ordonnés alors même que le volume d'avions à préparer augmentait singulièrement :

- 8 avions prêts dont 4 en configuration SCALP le vendredi 18 mars au soir ;
- 9 avions prêts dont 4 en configuration SCALP et 5 en configuration GBU12 le samedi 19 mars. Les premiers avions ont décollé à 14h00 L pour le premier raid mené au-dessus de la Libye ;
- 14 avions prêts le lundi 21 mars dont : 5 en configuration GBU12 mis en place la veille à Solenzara, 4 en configuration SCALP et 4 en configuration GBU12 sur la base de Nancy.

L'essentiel des ressources ont été mobilisées afin de reconstituer le potentiel technique des avions dans les meilleurs délais, en adoptant un régime de maintenance « temps de guerre ». Durant le week-end ce sont en moyenne 70 personnes qui se sont relevées pour assurer les opérations de préparation, le pic ayant été atteint lors de la journée du samedi.

Plusieurs points majeurs méritent d'être soulignés :

La criticité des équipements de missions ou matériels spécifiques, en particulier dans le domaine de l'autoprotection, pour la préparation d'avions aptes à intervenir en zone hostile. Les circonstances exceptionnelles liées à la crise ont permis de satisfaire plusieurs demandes dans l'urgence ;

L'ensemble des maillons de la chaîne logistique ont été mis à contribution pour assurer l'approvisionnement des bases support depuis lesquelles ont été menées les premières frappes. Le transport (aérien, terrestre) a été relativement performant, de nombreuses missions ayant par ailleurs été réalisées à l'aide des moyens propres à chaque base aérienne.

La chaîne logistique, dont la réactivité en temps de paix est souvent décriée, a bien fonctionné, démontrant la pertinence de son organisation. Il conviendra toutefois de modifier certaines des procédures logistiques en les rendant plus flexibles ;

L'absence de prépositionnement des munitions constitue un problème récurrent qui ne permet pas de garantir une réactivité suffisante dans la perspective du déploiement d'une force de réaction immédiate. Si la concentration des stocks et la réduction des zones de stockages sont une source d'économie, elles ne favorisent pas la rapidité d'action.

Il conviendrait de conserver en permanence sur la base une quantité de munitions conférant une capacité de projection équivalente au minimum à un module Rapace (soit trois Mirage 2000D), quelle que soit la configuration opérationnelle retenue, dès lors que les infrastructures locales le permettent ;

Les opérations de mise en condition, de transport et de pose des munitions « bonnes de guerre » ont été réalisées en maîtrisant les règles de sécurité et de protection élémentaires du personnel comme du matériel ; toutefois, elles n'ont été possibles que sous régime dérogatoire aux dispositions du décret 79-846 portant sur la sécurité pyrotechnique au sein d'un établissement militaire.

À la lumière de cette expérience, se pose la question du différentiel considérable entre la réglementation applicable en temps de paix et les dispositions exceptionnelles qui peuvent être mises en œuvre lors d'une crise, sous régime dérogatoire. Il sera peut-être nécessaire de mener une réflexion sur ce sujet en vue d'assouplir, dans la mesure du possible, certains règlements actuels pour les rendre plus adaptés aux besoins opérationnels ;

La base de Nancy constitue l'un des maillons essentiels de l'outil de combat de l'Armée de l'air. Elle doit donc pouvoir adopter de manière régulière des régimes de fonctionnement type « temps de crise » et démontrer son aptitude à mettre en condition opérationnelle dans de brefs délais des capacités de projection de puissance.

Pour cela, il serait nécessaire d'organiser périodiquement des exercices d'entraînement au profit des équipages, des mécaniciens et du personnel du soutien, en vue d'évaluer l'efficacité opérationnelle et technique de la chaîne complète.

Éléments d'appréciation personnels sur cet engagement opérationnel

De cette opération, plusieurs points positifs émergent :

- l'Armée de l'air a démontré sa capacité à déployer une projection de puissance conclue par des frappes ciblées, depuis ses bases aériennes, vers un théâtre proche du continent européen ;
- l'arme aérienne s'est confirmée comme indispensable, au service du politique, grâce à ses attributs principaux : rapidité d'action, force de pénétration, allonge stratégique, démonstration de force, progressivité des frappes coercitives, pas d'empreinte au sol... ;
- malgré les nombreuses réformes qui affectent l'Armée de l'air et notamment les unités contribuant au MCO aéronautique, dont certaines pourraient laisser craindre une « civilianisation » de son mode de fonctionnement, elle reste soudée et résolument tournée vers les missions opérationnelles qui constituent sa raison d'être et le fondement de son identité ;

4- Commandant l'ESTA de Nancy.

5- Escadron de soutien technique aéronautique.

6- Chef des services techniques aéronautiques.

7- Voie aérienne militaire.

8- Centre de transport et de transit de surface.

L'opération Harmattan par ceux qui l'ont vécue

• mobilisation remarquable de l'ensemble du personnel de la base aérienne mais aussi du groupement du soutien de la base de défense. Cette montée en puissance a indéniablement renforcé la cohésion, l'esprit de corps ;

• l'ESTA a démontré qu'il est un escadron opérationnel de maintenance aéronautique intervenant en appui direct des forces et non une unité de soutien dans son acception actuelle. Il a prouvé sa capacité à s'adapter rapidement à une situation de crise, à l'instar des anciens services techniques des escadrons, avec comme avantage de disposer en son sein même de l'ensemble des ressources logistiques et capacitaires, avec environ 15% d'effectifs en moins ;

• la structure de coordination technico-opérationnelle mise en place sur la base de Nancy est efficace, cohérente et se transpose aisément à une situation de crise. ■

L'Harmattan⁹ se lève à l'approche des *Caracal*...

Fabrice Albrecht¹⁰ (93 – Capillon)

Le 19 mars, les avions de combat de l'Armée de l'air procèdent aux premières frappes en Libye. L'opération Harmattan vient de débiter. Mais le survol du territoire libyen n'est pas sans risque : les systèmes sol-air et l'ensemble de la menace anti-aérienne y sont bien présents. Il faut donc pouvoir récupérer nos pilotes s'ils s'éjectent en territoire hostile. Une seule unité française détient cette capacité de récupération au combat (RESCo, CSAR en anglais) : l'escadron d'hélicoptères 1/67 « Pyrénées ».

Notre destination n'est pas une base à terre mais le porte-avions Charles-de-Gaulle. L'unité est engagée avec deux *EC 725 Caracal* et un *SA 330 Puma*. Avec une réactivité exemplaire, grâce au travail des techniciens qui ont préparé les *Caracal* et à l'engagement de toute l'unité, le détachement du « Pyrénées » rejoint en 36 heures la base aéronavale de Hyères, avec appareils et lots techniques. Ce professionnalisme s'est forgé au fil des engagements quasi ininterrompus de l'unité depuis une vingtaine d'années : *Desert Storm*, *Deny Flight*, *Allied Force*, *Artemis*, *Carbet*, *Licorne*, *Baliste*, *EUFOR Tchad-RCA*, *Pamir*... Pour autant, jamais l'unité ne s'était déployée avec un si bref préavis. Mais cette mission est le premier engagement du *Caracal* au titre du CSAR sur le *Charles-de-Gaulle*. La nuit passée à Hyères, le 19 mars, avant l'embarquement nous permet de croiser des Américains du 56th RQS¹¹ de Lakeneath (UK) que nous avons accueillis avant leur déploiement en Afghanistan en janvier 2010. Le monde des hélicoptéristes et du CSAR est petit.

Nous appontons le 20 mars, en rade de Toulon, avec les *Caracal* puis le *Puma*. Les aviateurs à bord du « Charles » sont au complet. Notre croisière peut débiter... Nous prenons nos premières marques dans le plus



Deux Caracal sur le pont du Charles de Gaulle.

grand bâtiment de la Marine nationale, avec ses us et coutumes. Peu d'aviateurs ont eu cette occasion d'embarquer et se confronter aux contraintes environnementales d'un bateau. Le bruit continu, le tremblement du bateau à chaque catapultage, les coursives et les échappées, l'éclairage si caractéristique, de jour en blanc et de nuit en rouge, et la caille (la bannette dans le jargon des marins). Au cours de son transit vers la zone d'opération, le « Charles » a mis en œuvre la totalité de son groupe aérien avec ses *Rafale*, *Super Étendard* et *Hawkeye*. Catapultages, exercices et appontages permettent de valider le fonctionnement de toutes les installations et de préparer les équipes. Nous profitons de nos créneaux pour effectuer notre propre entraînement : aérocordage sur le pont au profit des commandos, appontage de jour et de nuit sur les frégates d'accompagnement.

L'engagement des avions de bord est ordonné dès le lendemain. Nous sommes d'alerte. Notre salle d'alerte, la SA 4, est située juste sous la catapulte, près de l'ilot. Pendant la mise plein gaz des avions au catapultage, nous ne pouvons plus communiquer ; la patience est une vertu qui se développe et se forge à bord. Dans la SA 4, l'ensemble du détachement suit avec concentration le briefing renseignement : les zones, les noms des villes libyennes nous deviennent familiers, à nous qui sommes habitués aux vallées et villages de la Surobi ou de la Kapissa. Chacun a préparé son gilet de combat, ses chargeurs de FAMAS et de PA, vérifié sa balise de détresse. Les machines aussi ont droit à leur traitement, la corrosion marine nécessite leur protection, les leurres, les caissons des MAG 58¹² sont approvisionnés.

Dès le 21 mars, nous mesurons les risques du survol de la Libye : un *F15-E* américain s'est crashé à proximité de Benghazi. Les *US Marines TRAP*¹³ effectuent la mission de récupération. Cet événement nous incite à la plus grande vigilance.

Les jours se suivent, la feuille de service du bord rythme la vie du bateau. Les fréquents exercices nous forcent à mieux connaître les chemins de traverse, lorsqu'une zone est confinée. Nous avons perçu nos compléments : masque, formation sur les risques du gaz H₂S, cagoule et gants anti-feu. Grâce à l'accueil des gens du bord et de l'état-major embarqué, notre intégration est parfaite, le « Charles » et ses coursives n'ont plus de secret pour nous.

Aujourd'hui 6 avril, nouvelle journée de vol. Nous allons sur la fré-



gate *Forbin*. Chaque mise en œuvre des hélicoptères se fait sur le pont avec une chorégraphie multicolore et bien ordonnée : techniciens en chasuble verte à bande noire, équipiers de pont d'envol en chasuble bleue, avitailleurs en chasuble rouge, et d'autres. Tous s'activent sous la vigilante direction des directeurs du pont d'envol, les fameux "chiens jaunes" ... Le « Paré, briefé » est annoncé à l'Avia. La machine est déjà sur le pont "saisinée" sur son spot. Sur l'autorisation de l'Avia, nous montons sur le pont, juste au-dessus de nous. Après le tour machine, les premiers contacts se font avec l'Avia : « Mise en route, embrayage autorisé, vent sur le pont midi 27 nœuds » ; nous ferons donc un démarrage grand vent. Sur notre signe « Paré décollage », le chien jaune ordonne aux équipiers de pont de nous désaisiner ; « Vert décollage, la route au 315, vent midi 25 nœuds ». La mise en stationnaire se fait aux ordres du chien jaune. Nous nous décalons à bâbord, au-dessus de l'eau. Décollage. Le transit est assez rapide, nous apercevons déjà le *Forbin*, qui nous donne ses éléments avec la "route avia", roulis-tangage. Nous débutons notre entraînement : corde lisse sur le pont, treuillage et appontages. Notre « Charlie¹⁴ » approchant, nous faisons route vers le porte-avions.

Samedi 23 avril, les membres de l'équipe américaine qui avaient procédé un mois plus tôt à la récupération du pilote du *F15E* sont sur le porte-avions ; durant notre réunion de travail, ils évoquent en détail cette mission. Nous échangeons nos expériences respectives, ils répondent à nos questions, nous permettant de recueillir des éléments précieux de retour d'expérience. Leur organisation est légèrement différente de la nôtre, mais nous sommes confrontés aux mêmes problématiques, enjeux et procédures et nous pouvons être amenés à travailler ensemble à tout moment. Cette connaissance mutuelle est donc très importante.

Nous continuons notre croisière dans nos CVOA¹⁵ pour catapulter en « *Blue Water* » afin de garantir le meilleur temps sur zone aux chasseurs. Nous suivons avec attention l'évolution au sol et surtout les missions opérationnelles. Une relève arrivera au terme de plus de deux mois passés en mer.

Encore, une fois, le « Pyrénées » a participé aux opérations extérieures. Vingt ans d'engagement avec des missions majeures sont la preuve que l'Armée de l'air détient une capacité rare au travers de cette belle unité, unique pour les armées françaises et reconnue par nos alliés, couvrant un large spectre de missions, reposant toutes spécialités confondues sur une vraie compétence professionnelle et utilisant un hélicoptère développé pour remplir la mission CSAR, que ce soit sur terre ou dans le cadre d'opérations embarquées. Chasseurs mes frères, dormez tranquilles, le « Pyrénées » veille... ■

L'appui transport dans l'opération Harmattan : I- Le transport est "au charbon" dès les premières heures

David Desjardin¹⁶ (92 – Majoureau)

Les équipages de transport de l'Armée de l'air savent par expérience que leur activité est en prise directe avec l'actualité internationale. La vague de soulèvement populaire qui agite la rive sud de la Méditerranée retient toute notre attention et fait l'objet d'un suivi de situation particulièrement précis depuis quelques mois.

C'est donc sans surprise et résolument prêts que nous sommes engagés dès le 18 mars 2011, soit quelques heures après le vote par le Conseil de sécurité des Nations unies de la résolution 1973, afin d'acheminer le personnel et le matériel nécessaires aux premières actions sur le territoire libyen. Sur la base aérienne 105 d'Évreux, L'ESTA 2E064 se mobilise pour garantir une disponibilité technique optimale, les trois unités *CI60* (ET¹⁷ 01.064 Béarn, ET 02.064 Anjou et EIE¹⁸ 00.340) assignent des équipages pour un engagement qu'il va falloir inscrire dans la durée.

Ainsi, dès le 18 mars en fin de journée, deux équipages du Béarn sont mobilisés, l'un partant d'Évreux, l'autre dérouté d'une mission d'aérolargage à Pau. Ces deux équipages, poussés aux limites des règles d'emploi, acheminent en 24 heures 100 personnes et 36 tonnes de matériel et munitions entre le continent et la base de Solenzara.

Les jours suivants le tempo des missions se poursuit sur le même rythme, nous formons une chaîne de transport continue entre les bases aériennes de l'Armée de l'air engagées dans l'opération Harmattan. Au gré des escales nous croisons les équipages des autres escadrons d'Évreux et d'Orléans.

Nous savons que le rythme doit être maintenu et l'ensemble des équipages restants, qu'ils soient en vol ou au repos, sont mobilisés. L'ESTA d'Évreux adapte son fonctionnement pour assurer la meilleure disponibilité technique. À cet égard, la possibilité qui nous est offerte d'opérer depuis notre base support est la meilleure option pour régénérer le potentiel humain et technique. La base aérienne d'Évreux en tant qu'outil de combat de l'Armée de l'air démontre là toute son efficacité.

Les équipages et les mécaniciens ressentent un sentiment particulier, celui d'apporter une contribution déterminante à l'action de l'Armée de l'air par leur travail et leurs efforts. Au fil des missions, ce sentiment est renforcé par l'intérêt de la presse locale et le soutien extérieur parfois senti. Ainsi, par exemple, les contrôleurs aériens civils facilitent clairement la circulation des *CI60* dans l'espace aérien français en accordant une priorité implicite aux « COTAM¹⁹ ».

Après un mois d'activité, les équipages d'Évreux ont transporté 226 tonnes de matériel et 440 personnes. Alors même que nous poursuivons nos missions, la cellule "renseignement" de l'unité assure le suivi de

9- Vent chaud, sec et poussiéreux d'Afrique de l'Ouest.

10- Commandant l'EH 1/67 "Pyrénées", chef de détachement CSAR à bord du PA CdG.

11- Le 56^e RQS est une unité *CSAR* américaine basé en Angleterre à Lankeneath appartenant à USAFE [US Air Force in Europe].

12- MAG 58 : mitrailleuse d'appui général de marque Erstal

13- TRAP : *Tactical Recovery of Aircraft and Personnel* : technique de récupération mise en œuvre par les Marines avec les hélicoptères et avions en support et des commandos rompus à la récupération de personnel.

14- Créneau d'appontage sur le PA CdG.

15- CVOA : Carrier Vessel Operation Area.

16- Commandant l'escadron de transport 01.064 Béarn.

17- Escadron de transport.

18- Escadrille d'instruction des équipages.

19- COTAM : indicatif des avions de transport de l'Armée de l'air.



ET 01.064 Béarn

Un Transall du Béarn

L'opération Harmattan par ceux qui l'ont vécue



Photos SIRPA Air

Chargement d'un Transall de l'Anjou à Avord.

la situation en Libye afin d'anticiper et de nous permettre de nous tenir prêt à un éventuel engagement direct sur le théâtre pour, par exemple, évacuer des réfugiés ou leur acheminer de l'aide humanitaire.

Toutefois, depuis fin 2010, la charge opérationnelle qui pèse sur les unités de transport tactique est très forte. Aussi le contexte dans lequel les transporteurs participent à l'opération Harmattan mérite d'être souligné. En effet, les événements au Sahel et la crise ivoirienne mobilisent les équipages qui sont prépositionnés à Libreville, Dakar et N'Djamena. La charge est lourde, certains membres d'équipages relèvent leur propre relève. Nous devons également armer le groupement de transport opérationnel du théâtre afghan stationné à Douchanbé. Ainsi, au début du mois d'avril 2011, au plus fort du besoin de transport pour Harmattan, le Béarn compte, sur un total de 11 équipages, 4 équipages en opérations extérieures et 3 en instance de départ. Dans un tel contexte, il devient particulièrement difficile de poursuivre la montée en compétences et la préparation opérationnelle des équipages.

En alliant sens de la mission, disponibilité et rigueur professionnelle, les transporteurs sont engagés avec succès sur tous les théâtres où l'état français engage la force militaire et s'inscrivent dans la lignée de leurs anciens. Comme le disait Sir Winston Churchill : « *La victoire est une fleur merveilleuse aux brillantes couleurs. Le transport est la sève sans laquelle elle ne serait jamais épanouie* ». ■

II- Nous sommes mardi 29 mars, le téléphone sonne, il est 22h00...

Juliette Debroucker²⁰ (99 – Dumesnil de Maricourt)

Le chef des opérations de l'escadron m'annonce qu'il a besoin d'un troisième pilote pour renforcer un équipage partant tôt le lendemain matin pour une mission imprévue, dédiée à l'opération Harmattan. L'objectif : ravitailler en missiles et en munitions les avions de chasse stationnés sur la base aérienne de Solenzara afin qu'ils puissent continuer leurs missions quotidiennes, dans le cadre de la résolution 1973 de l'ONU.

L'équipage doit être renforcé car les allers et retours entre Avord, où sont stockés les missiles, et Solenzara, véritable "porte-avions" de cette opération²¹, seront nombreux et fatigants. Il faut donc trois pilotes, afin qu'un roulement puisse s'opérer et que la sécurité des vols soit respectée.

Le lendemain au petit matin, notre *Transall* décolle de la base aérienne 105 d'Évreux, en direction de la plateforme d'Avord. Là-bas, le chargement nous attend : douze tonnes de missiles MICA et de bombes GBU-12 et GBU-49 sont prêtes à être chargées. Tout l'équipage est conscient du chargement un peu particulier qui occupe la soute, transformant l'avion en véritable "bombe volante", mais les missiles et les bombes sont correctement arrimés, les normes sont respectées : il n'y a rien à craindre. À notre arrivée à "Zara", l'équipe d'escale est sur le pied de guerre : dès les moteurs coupés, les plateformes s'activent, opérant en un balai ininterrompu, un déchargement rapide et efficace.

Là-bas, l'EATC (*European Airlift Transport Center*), notre contrôleur opérationnel, nous informe que plusieurs autres rotations sont planifiées dans l'après-midi. La veille, la mission n'était pas prévue puisque c'est une mission d'alerte, il est donc normal que des étapes se rajoutent au fur et à mesure de la journée, afin de respecter au mieux et en temps réel les besoins de l'opération.

Nous décollons donc à nouveau peu après le déjeuner en direction d'Avord où un chargement comparable au précédent nous attend. Le chargement se passe au mieux, on repart moins d'une heure plus tard vers la Corse. Pourtant, peu après la rotation, une alarme sonne : un pavé rouge "Surpresseur" s'allume, il faut couper le moteur ! Les tâches s'organisent, le "copi" s'occupe de la trajectoire, le mécanicien navigant coupe le moteur, et le commandant de bord demande les secours à l'arrivée. On se repose à Avord moins de vingt minutes plus tard avec un seul moteur. Il est 19h00...

Après analyse de la situation, on constate qu'il est possible de continuer la mission, mais à une seule condition : il faut désaccoupler le surpresseur en panne afin qu'il n'interfère plus sur le fonctionnement du moteur. Mais l'opération est délicate et longue... Les deux mécaniciens navigants se mettent à l'ouvrage, de nuit et sous la pluie glaçante et pénétrante caractéristique de la région Centre au mois de mars. Ils terminent l'opération à 22h30, fatigués et trempés jusqu'aux os.

Pourtant, l'équipage est prêt à terminer la mission. On demande l'ouverture du terrain de Solenzara à une heure du matin, heure d'arrivée prévue du *Transall*. Ce ne fut pourtant pas nécessaire car l'EATC, après un temps de réflexion, nous demande finalement de passer la nuit à Avord, afin de nous reposer et de reprendre la mission le lendemain dans de meilleures conditions.

Ainsi le jeudi, nous réaliserons pas moins de deux allers et retours entre Avord et Zara avant de rentrer sur notre base normande. Au total, sur les deux jours, 36 tonnes de missiles et de bombes auront été transportées, 16 heures de vol auront été réalisées, dont 20 minutes en monomoteur...

L'équipage est rentré, certes fatigué, mais satisfait d'avoir accompli la mission qui lui avait été confiée. ■

20- Pilote de *Transall* à l'ET 02.064 Anjou.

21- Vingt-trois avions de chasse y sont stationnés.

