



Moraine Lake

Maple Flag 2012

Rémi Bahuon [89-Clément Ader]

300 aviateurs étaient au Canada, avec avions de chasse, de transport, ravitailleurs et AWACS, afin de s'entraîner avec nos alliés tout en profitant des grands espaces de l'Alberta. Leur chef nous relate cette mission.

Le 28 juin dernier, c'est avec satisfaction que j'atterris à Istres à bord du *Boeing C135FR* de l'escadron de ravitaillement en vol. Nos huit *Mirage 2000* sont bien rentrés et, si le convoi retour a pris un peu plus de temps que prévu, nous pouvons annoncer « mission effectuée ! » Ces cinq semaines en plein cœur du Canada sont passées comme une traînée de poudre, mais je me souviens à présent que l'histoire a débuté bien avant, en décembre 2010, lors de la reconnaissance du site en prévision de l'édition 2011 de *Maple Flag*.

Maple Flag est le jumeau canadien du célèbre *Red Flag*, conduit depuis la base américaine de Nellis. Il existe également un *Red Flag* en Alaska qui s'effectue au départ de la base d'Eielson. Bien que différents en termes d'espace aérien et de type de terrain, ces trois exercices reposent sur une même logique et un même concept élaboré en 1975 et constant depuis l'origine : la volonté de mettre en place un entraînement aussi réaliste que possible. Au cours de la guerre du Vietnam, les forces américaines avaient en effet constaté que la plupart des pertes subies au combat se produisaient au cours des dix premières missions de guerre. Tirant

les enseignements de ces froides statistiques, ces exercices allaient permettre à des générations de pilotes de s'aguerrir.

Après plusieurs années sans exercice majeur conduit en Amérique du nord, l'Armée de l'air avait décidé de participer à l'édition 2011 de *Maple Flag* et d'y projeter un dispositif important. La résolution 1973 votée par le conseil de sécurité de l'ONU autorisant l'intervention en Libye en décida autrement. L'ampleur de l'effort requis pour le succès de l'opération *Unified Protector*¹ imposa de renoncer à l'événement. Cette annulation n'était que la troisième depuis la création de l'exercice, les précédentes ayant été motivées par la guerre du Golfe, puis par les opérations au Kosovo.

Nos partenaires canadiens renouvelant leur invitation pour l'édition 2012, l'Armée de l'air s'engagea naturellement à y participer. Ces manœuvres sont absolument essentielles pour la préparation opérationnelle de nos forces. La réactivité et l'efficacité démontrées en Libye justifient ce type d'investissement. Posté à l'état-major du commandement des forces aériennes de Metz, et en charge de la préparation des forces, j'étais donc, comme en 2011, désigné pour prendre en charge la préparation et la direction du détachement. La première rencontre avec nos hôtes canadiens a eu lieu en décembre 2010. La préparation d'un tel déploiement (cf. encadré) appelle en effet une nécessaire reconnaissance du site et la tenue d'une conférence de planification spécialement dédiée. Je suis donc parti à la tête d'une petite équipe pour le Canada et plus précisément sur la base de Cold Lake en Alberta.

Après plus de trente heures de voyage, nous arrivons au milieu de la nuit dans cette modeste ville. Avec un thermomètre bloqué à -25 °C et des routes recouvertes de neige, nous sommes bien soulagés d'apercevoir le gigantesque panneau indiquant « *Welcome to 4th Wing- Bienvenue à la 4^e escadre* ». Le lendemain, nous rejoignons comme convenu la grande salle de briefing du bâtiment *Maple Flag*. Encore groggys par le décalage horaire, nous sommes épatés de voir l'activité aérienne des *CF18* de la base se poursuivre, malgré la météo peu engageante et les plaques de neige sur les parkings. →

Maple Flag 2012 en quelques chiffres

Dix pays ont directement participé à l'édition 2012 : Allemagne, Autriche, Brésil, États-Unis, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Royaume-Uni, Singapour, Canada et France. L'Armée de l'air a déployé pour cette édition : un avion radar *E3F*, deux *C-160 Transall*, quatre *Mirage 2000-5*, deux *Mirage 2000N*, et deux *Mirage 2000D*.

L'exercice comprend deux périodes de deux semaines chacune. Les équipages ont été relevés entre les deux périodes, ce qui a permis d'entraîner deux fois plus de personnel. Chaque membre d'équipage effectue environ six missions *Maple Flag* au cours d'une période.

Environ 300 personnes ont armé le détachement. Au total, 500 sorties et 1100 heures de vol ont été effectuées. Plus de 170 missions effectuées avec ravitaillement en vol, principalement sur *Airbus* canadien (*CC150T Polaris*). En un mois, 60 munitions ont été larguées (bombes de 250 kg et bombes guidées laser *GBU12*). Avec 150 tonnes de matériels techniques déployés, le défi logistique est considérable.

1- On retrouve plusieurs dénominations de cette opération : *Operation Unified Protector* (OUP) est le nom OTAN de l'opération. La France avait choisi de nommer son intervention *Harmattan*. Pour les Britanniques, il s'agissait de l'opération *Ellamy*, de l'opération *Mobile* pour les Canadiens et d'*Odyssey Dawn* pour les États-Unis.



Maple Flag 2012

→ Nos hôtes sont très heureux à l'annonce de l'ampleur de notre déploiement. Signe des temps, et des budgets tirés à la baisse, ces grands exercices ont parfois du mal à faire le plein. Il est donc loin le temps où les *Maple Flag* regroupaient plus d'une centaine d'avions.

Le défi consistait alors à faire voler toute cette ferraille sans incident. L'édition à laquelle nous sommes invités rassemblera une quarantaine d'avions "seulement". Pas de quoi nous chagriner pour autant. Après tout, la récente opération *Unified Protector* a produit ses effets avec 150 sorties par jour. Le *Maple Flag* est donc en phase avec son temps.

Entre les briefings et la rédaction des arrangements techniques, tout va très vite. Les locaux et hangars sont attribués, les contacts sont pris pour trouver l'hébergement des quelque trois cents personnes qui viendront armer le détachement. La mécanique fait le tour des services de la base pour voir quels types de matériels pourront être empruntés sur place. C'est en fait à partir de ce moment que le travail débute vraiment pour notre équipe Direx². La partie la plus complexe reste la manœuvre logistique. Acheminer 150 tonnes de matériels n'est pas une mince affaire. Le Corlog³ de l'exercice, le lieutenant-colonel Frédéric Puchois passe ses soirées à caler le plan. Il faut commander les munitions, prévoir les lots techniques pour cinq types d'aéronefs différents. Tout le matériel doit

être acheminé des différentes bases mères vers Evreux où il sera embarqué à bord de deux *Boeing* affrétés pour l'occasion. Nous n'avons pas le droit à l'erreur, car nous n'aurons pas les moyens de faire acheminer d'autres pièces au cours de l'exercice. Priorité aux opérations extérieures... Cette phase de préparation est, on le sait, déterminante mais aussi épuisante pour le Corlog.

Le 20 mai 2012, c'est enfin l'heure du départ. Je participe en tant que chef de mission au convoyage des chasseurs. Peu de forces aériennes sont en mesure d'assurer un tel déploiement de forces de façon entièrement autonome. Le voyage transatlantique reste un défi intéressant et une expérience rare pour nos équipages. Il ne faut rien laisser au hasard, notamment en matière de SAR⁴. Les dossiers de convoyage sont prêts et je vois les équipages concentrés sur leur vol. Quand nous décollons au petit matin avec nos huit chasseurs et deux *C135FR*, je ressens une certaine fierté et beaucoup de satisfaction. Trois jours plus tard, après une escale aux Açores puis aux États-Unis dans l'état du Maine, nous atterrissons enfin à Cold Lake. À peine posés, les détachements prennent possession de leurs *shelters*. Je suis plutôt satisfait des installations qui nous ont été attribuées. Elles sont tout à fait comparables à ce que j'ai connu en Opex. Pour seulement un mois de détachement, c'est presque le luxe ! La météo n'est toutefois pas de la partie. Il pleut sans discontinuer et nous pataugeons littéralement dans la boue.

Un peu plus tard, j'aperçois avec plaisir un visage connu. Il s'agit du chef des opérations de l'escadre. Cet imposant lieutenant-colonel canadien répond au surnom de Rambo. Juste après l'annulation de *Maple Flag 2011*, nous nous étions retrouvés au CAOC⁵ de Poggio Renatico. Nous avons alors partagé pendant plusieurs semaines le même *shelter* pour travailler sur les plans de la campagne en Libye. La confiance et l'amitié acquises vont bien m'aider pour la suite.

En effet, l'Armée de l'air s'est fixé des objectifs ambitieux et nous bousculons les habitudes. Afin de rentabiliser notre déploiement, nous demandons à effectuer trois vagues d'entraînement au lieu des deux habituelles. Cela ne va pas de soi, car l'organisation de la base en est un peu bouleversée : amplitude horaire des contrôleurs aériens, des pompiers, des mess. Il nous faut aussi plus de pétrole et des accès élargis aux dépôts de munitions. Enfin, nous avons besoin d'adversaires, mais les escadrons de *CF-18* canadiens manquent de pilotes et sont déjà bien occupés par les deux vagues *Maple Flag* prévues. Quelques tractations sont nécessaires. Avec l'appui de Rambo et l'aide précieuse de mon camarade de promotion, Siegfried Usal, attaché de Défense à l'ambassade de France à Ottawa, nous réussissons à exécuter le plan comme souhaité. J'apprécie alors la souplesse de nos amis canadiens.

Les autres nations se mettent également en place. Certains viennent de bien loin, notamment les Néo-Zélandais qui ont convoyé jusqu'ici leur *C130*. Nous retrouvons un détachement brésilien qui met lui aussi en œuvre un *C130*. Les Singapouriens de leur côté ne sont pas si éloignés. Ils sont en effet basés aux États-Unis. Un court vol de quatre heures leur a suffi pour déployer leurs dix *F-16*. Nous voyons enfin arriver l'US Navy avec six *F/A18E Super Hornet*. La machine est bien plus qu'une simple mise à jour du *F18*. Avec une cellule plus imposante, elle bénéficie d'un système de toute dernière génération. Nos équipages auront la chance d'effectuer quelques vols d'entraînement face à eux. Au retour, je vois leurs regards pétiller. Cela restera une bien belle expérience pour nos pilotes dont la grande majorité est assez jeune.

Le 28 mai 2012, les vols peuvent débuter. Dès 6h 30 du matin, le bâtiment *Maple Flag* fourmille. À chaque vague, un *mission commander* est désigné et la mission se prépare en moins de deux heures. L'atmosphère est sereine mais très concentrée. Les horaires sont stricts, et chacun doit s'y astreindre avec rigueur. Gare au retardataire, car c'est la mise à pied assurée. Compte tenu du poids relatif important de notre participation, chacun de nos chefs de patrouille a l'occasion de prendre la responsabilité de chef de mission. En un mois, plus de quinze missions seront ainsi commandées par des Français. En suivant les préparations et les

Les As canadiens volent sur *Alphajet* !

Sirpa Air



En 2005, trois pilotes de *CF-18* fondèrent *Top Aces* et décidèrent d'adopter l'*Alphajet* pour proposer une offre de service au gouvernement canadien en quête de solution innovante et économique. La défense canadienne utilise depuis cette date les services de cette société pour entraîner ses chasseurs au combat aérien, au tir canon air-air ou encore former puis perfectionner les contrôleurs aériens avancés de l'Army (FAC).

Disposant aujourd'hui d'une vingtaine d'avions, la compagnie semble se réjouir de ce choix qui a surpris au début (*Quel est cet avion étrange ?*). Ils vantent particulièrement la disponibilité de l'avion qui leur permet de proposer une alternative très bon marché à l'utilisation d'un chasseur tel que le *CF-18*.

Les *Alphajet*, aux côtés de chasseurs *CF-18* canadiens, ont joué le rôle de *Red Forces* au cours de *Maple Flag*. Equipés de brouilleurs efficaces, d'un système entièrement rénové, les pilotes très expérimentés de *Top Aces* se sont révélés être de coriaces adversaires face aux raids alliés.





Retour de mission



Un CF-18 canadien

briefings, je perçois chez eux une petite pointe de stress bien naturelle. Il faut savoir écouter, étudier les options mais surtout trancher. Puis vient le moment de briefier en anglais le plan devant toutes les patrouilles, sans se laisser intimider par une audience principalement anglo-saxonne. De mon côté, je suis plus particulièrement ces missions *leadées* par les Français, mais sans appréhension, car nos CP/CN sont passés par les stages de formation très exigeants au TLP⁶ ou ATLC⁷. Leur niveau est très bon et les retours du staff de *Maple Flag* me le confirment.

Pour tous, ces missions de synthèse ne sont pas habituelles. L'espace aérien, aussi vaste que la Suisse, n'a presque pas de restriction. Chaque jour, il faut ravitailler en vol, s'insérer dans les vagues d'avions en volant aux altitudes et aux heures prévues. J'ai la chance de suivre une mission à bord de notre *AWACS*. Notre avion radar est venu à Cold Lake pour mettre en situation nos contrôleurs embarqués. Ce seront leurs dernières missions avant d'être définitivement déclarés aptes aux missions de combat réelles. Les dialogues radio sont denses et la tension monte lorsque le raid allié pénètre la zone de combat. Elle est remplie de simulateurs de missiles sol-air qui font réagir les détecteurs d'alerte. Une dizaine d'adversaires joués par des *CF18* et *Alphajet* (cf. encadré) tentent de bloquer la progression de nos avions. Ils appliquent des tactiques simples mais la moindre perte sera considérée comme un échec. Les *Mirage 2000N* et *D* doivent trouver leur objectif dans une zone où tout se ressemble, puis larguer leurs bombes de 250 kg ou leurs GBU12⁸. Pour les plus jeunes qui ont eu peu d'occasion de tirer des munitions réelles, le stress est évidemment important.

Pour nos transporteurs, le défi est également de taille. Les équipages ont été énormément sollicités pendant l'opération *Harmattan*, mais leur entraînement tactique a dû être mis en sommeil. Cette fois, ils sont insérés dans un dispositif de cinq ou six avions tactiques et doivent larguer du matériel au beau milieu des sites sol-air. Ils ont ainsi une occasion unique de remettre à jour leurs labels tactiques, d'utiliser leur système comme rarement et, pour certains, d'être *Transport package commander*⁹. Le plus souvent, ce sont nos *Mirage 2000-5* qui doivent assurer la protection du raid transport. De par ma modeste expérience sur *Mirage 2000 RDI*, je connais la difficulté de cette mission qui est l'une des plus délicates de la défense aérienne. J'observe avec une certaine admiration le travail impeccable de nos pilotes de défense aérienne. Les Canadiens viendront d'ailleurs fréquemment me souligner la qualité de leur niveau tactique. *Oustanding Job* pour les Cigognes de Luxeuil!¹⁰

Après chaque mission, le débriefing tient une place essentielle. C'est sans doute là que réside l'importante plus-value d'un *Flag*. À peine posés, l'intégralité des équipages est rassemblée dans le grand auditorium *Maple Flag*. Grâce aux systèmes ACMI¹¹ embarqués sur les avions, la mission est rejouée sur un écran géant. La longue séquence de validation des tirs

début. Le *mission commander* peut évaluer la qualité de son plan et pointer du doigt les patrouilles qui n'ont pas appliqué la tactique prévue. Le verdict est donc implacable. La rigueur appliquée aux cours de ces séances de débriefing est marquante et l'impact pédagogique pour nos jeunes pilotes, navigateurs et contrôleurs est essentiel : voilà une excellente manière de montrer la voie et de préparer ces futurs cadres de nos escadrons.

À l'issue de ce *Maple Flag 2012*, les objectifs me semblent atteints. La volonté d'accorder la priorité à la formation des jeunes, dont l'entraînement avait été ralenti pendant l'opération *Harmattan*, a été respectée. Les anciens ont pu les faire bénéficier de leur expérience et leur montrer tout le chemin restant à parcourir. Les équipages ont bien volé et nos mécaniciens ont réussi à maintenir au plus haut la disponibilité des avions. Pour ces derniers aussi le défi était de taille, et cette capacité à mettre en œuvre nos aéronefs à 7000 km de la France était un objectif essentiel. À titre personnel, je réalise la chance que j'ai eue de prendre la direction de cet exercice. La tâche n'a pas été facile chaque jour mais, au final, cette responsabilité s'est révélée très gratifiante. Prendre la tête de ce détachement de trois cents aviateurs soudés et investis au service de la réussite commune de la mission fut réellement enthousiasmant. Au moment de rentrer en France, le voyage retour me rappellera combien il faut être humble en aéronautique, mais c'est une autre histoire.

L'an prochain, ce devrait être au tour de nos *Rafale* de se rendre à Nellis pour participer à *Red Flag* aux États-Unis. Bon courage et bons vols à eux! ■

2- Directeur de l'exercice : c'est le terme employé en France chez nos alliés pour les organisateurs d'exercice.

3- Coordinateur logistique : il est à la tête des officiers mécaniciens désignés pour chaque type d'appareil.

4- *Search and Rescue*. L'éjection d'un équipage au beau milieu de l'Atlantique est évidemment notre préoccupation majeure pour une telle mission.

5- CAOC : *Combined Air and Space Operations Center*, centre de commandement de l'opération aérienne. Pour l'opération *Unified protector*, l'OTAN avait choisi la base de Poggio Renatico en Italie qui abrite un de ses CAOC permanents.

6- TLP : *Tactical Leadership Programme* : centre de formation tactique permettant d'acquérir la qualification de chef de mission. Ce centre autrefois basé à Florennes en Belgique est aujourd'hui situé à Albacete, Espagne.

7- ATLC : *Advanced Tactical Leadership Course*. Centre de formation des chefs de mission situé sur la base d'Al Dhafra, aux Émirats Arabes Unis. C'est aussi le lieu de stationnement de la base aérienne 104 d'où opèrent nos *Rafale* de l'escadron 3/33 Lorraine.

8- GBU12 : *Guided bomb unit*. Bombe guidée laser de 250 kg de conception américaine.

9- Ce rôle correspond à celui de leader de peloton dans la doctrine d'entraînement française.

10- Le groupe de chasse 1/2 "Cigognes" est aujourd'hui basé sur la BA116 de Luxeuil.

11- Les avions sont équipés de nacelles ACMI – *Air combat manoeuvring instrumentation* - qui permettent de suivre en permanence leurs trajectoires.