

Baltic Air Policing

Clément Racine (05 - Kauffmann)

Du 31 août 2016 au 4 janvier 2017, un détachement d'une centaine d'aviateurs accompagnés de quatre Mirage 2000-5F de la 2^e escadre de chasse a assuré une alerte de défense aérienne au profit des États baltes dans le cadre de la mission OTAN Baltic Air Policing. Ce fut le 42^e mandat de cette opération qui existe depuis 2004 et qui permet à l'Estonie, à la Lettonie et à la Lituanie de faire respecter l'intégrité de leur espace aérien en dépit de l'absence de chasseurs au sein de leur Armée de l'air. Retour sur une mission de police du ciel réelle réalisée au mois d'octobre 2016.

Il est 8h, j'arrive avec « Bianco » au bâtiment de la *Quick Reaction Alert* pour relever l'équipe d'astreinte. La nuit a été calme, aucune activité aérienne suspecte n'a été détectée sur la mer Baltique. Après un rapide passage de consignes, je briefe mon *wingy* sur les procédures en cas d'*A-scramble* (alerte réelle) et le travail que j'attends de lui en tant qu'équipier. Cela fait maintenant quinze jours que nous avons été déployés à Šiauliai, en Lituanie, pour la mission Baltic Air Policing et aucun de nous deux n'a encore réalisé de mission réelle. On croise les doigts. La météo ne s'annonce pas très bonne, un front froid est présent sur l'ensemble des États baltes avec des averses de neige et des conditions IFR¹ sur tous les terrains susceptibles de nous accueillir en cas de besoin. Après un rapide coup d'œil à la RAP² sur laquelle nous pouvons observer l'ensemble des mouvements aériens dans la région, je retourne à mes occupations, constatant à regret l'absence d'une quelconque activité d'intérêt. J'occupe les fonctions de commandant d'escadrille pour le détachement et je suis en charge de planifier les *T-scrambles*, c'est-à-dire les missions d'entraînement que nous effectuons régulièrement pour entretenir nos compétences et entraîner la chaîne de commandement de l'OTAN ainsi que les contrôleurs de la base aérienne. Je prévois pour les prochains jours des missions de combat à vue avec les L39 de l'Armée de l'air lituanienne, cela nous fera un bon exercice de maniabilité.

Décollage sur alerte

Soudain « Yougz », notre officier renseignement, surgit dans la salle de préparation de mission: « Ça bouge dans le



Situation géopolitique dans les États baltes.

nord, viens voir la RAP!» Je ne me fais pas prier et je constate en effet qu'un contact *ZOMBIE* vient d'apparaître à proximité de l'Estonie. Pas de transpondeur ni de contact radio, encore moins de plan de vol : tous les ingrédients sont réunis pour que le *Combined Air Operation Center* (CAOC) de Uedem en Allemagne ordonne le décollage afin d'aller identifier cet aéronef inconnu à proximité de l'espace aérien de l'OTAN. Je prévient « Bianco » qu'il faut se tenir prêt et je n'ai pas le temps de finir ma phrase que l'alarme retentit dans les haut-parleurs du bâtiment: « *A-scramble, A-scramble, A-scramble!* » Nous courrons vers nos équipements et enfilons rapidement notre combinaison étanche pendant que les mécaniciens partent ouvrir les hangarottes et lancent les groupes auxiliaires. Rapidement, les

commandos se mettent en place pour sécuriser les voies de roulage, suivis de près par les pompiers, prêts à réagir en cas d'incident. En quelques minutes à peine je me retrouve sanglé dans mon cockpit et j'ordonne la mise en route à mon équipier. Après vérification des commandes de vol et test du système de navigation, j'annonce au contrôle que nous sommes prêts à rouler et à décoller. La réponse est immédiate: « *Alpha Delta 01, you are cleared line up and take off runway 32, after departure turn right heading 340 and climb level 220, contact Galaxy on channel 15.* » Nous partons pour un décollage en individuel à 30 secondes d'espace-ment. Notre entraînement quotidien paye, nous sommes largement en deçà du délai maximum demandé pour un départ sur alerte. Rapidement, « Bianco » a contact





Su27 Flanker en transit au-dessus de la mer Baltique, photographié depuis un Mirage 2000-5F de la mission Baltic Air Policing.



Mirage 2000-5F en configuration « police du ciel », photographié depuis un C-27J lituanien.

radar sur moi et vient se placer à 2 NM arrière pour traverser la couche nuageuse. « *Alpha Delta 01 flight we speed up 450kt and we push 15 Red.* » Arrivé sur la fréquence du contrôleur d'interception, je prends connaissance des derniers éléments tactiques. Le contact inconnu est droit devant pour 120 NM à 23 000 ft sur un cap plein sud. Nous serons sur lui dans à peine plus de cinq minutes. J'ordonne à mon équipier d'accélérer à M0.95 et de préparer notre système pour l'interception. Nous passons 15 000 ft en montée et nous sommes toujours dans les nuages, je vérifie rapidement qu'il n'y a pas de givre en formation sur les bords d'attaque. Un coup d'œil sur la visualisation « tête basse » me confirme que je suis bien rentré sur le réseau L16³ et je dispose ainsi de la copie des pistes détectées par les radars au sol. Il y a beaucoup d'avions de ligne autour de nous et il faut être très rigoureux sur le respect des *clearances* du contrôleur.

Une rencontre inoubliable

« *Alpha Delta 01, your task is INTERROGATION, report TALLY.* » Le contrôleur me demande de rappeler en vue du *bogey*⁴ et de procéder à une interrogation visuelle pour rendre compte de l'identité de l'aéronef inconnu. J'obtiens rapidement un contact radar, les éléments de vol sont cohérents avec ceux annoncés et je commence à affiner ma trajectoire pour arriver par l'arrière et en dehors des traînées de condensation afin de ne pas être détecté. Mon système m'indique soudainement que plusieurs contacts sont à proximité immédiate les uns des autres. L'excitation monte imperceptiblement dans les cockpits, nous nous attendons à rencontrer très probablement des chasseurs volant

en formation. Je vérifie mon détecteur d'alerte qui me confirme qu'aucun radar ne m'a encore accroché. À un peu plus de 10 NM, enfin sorti de la couche nuageuse, j'acquies le visuel de l'ensemble et ordonne à « Bianco » de se déployer 1 NM arrière pour assurer ma protection. « *Galaxy, Alpha Delta 01, tally on 3 contacts, 1 transport aircraft and 2 fighters, stand by for ID.* » Conformément aux règlements internationaux, je me rapproche prudemment par l'arrière gauche du dispositif en conservant une distance minimale de sécurité et en me faisant voir. J'identifie ainsi deux Su27 Flanker en escorte d'un Tu 134 Crusty. Les pilotes m'ont vu et conservent un comportement passif tout en diluant leur formation pour me tenir à bonne distance de l'avion de transport. J'annonce les immatriculations ainsi que les armements observés. Mon équipier, tel un scribe, note scrupuleusement tous les éléments et rend compte au contrôleur pendant que j'immortalise la scène avec des photos, comme l'exige la procédure. Ordre est donné de maintenir l'escorte. Cela permet notamment aux contrôleurs civils d'avoir connaissance des évolutions du dispositif grâce à notre transpondeur et ainsi d'assurer la déconfliction avec les avions commerciaux. « *AD 01 flight, check fuel, leader has 3,1 tons.* » « Bianco » me répond dans la seconde : « *AD 02 has 2,9 tons.* » Nous avons suffisamment de carburant pour maintenir la formation encore une vingtaine de minutes. Je savoure profondément ces instants. Après tant d'années à avoir étudié le Su27, c'est une vraie consécration que de pouvoir l'observer d'aussi près ! *Galaxy* me rappelle à la réalité et finit par m'ordonner le *skip it*, c'est-à-dire la fin de l'interception et le retour à la base. D'un geste ami-

cal je salue le pilote du Flanker sur ma droite qui me répond par un impeccable salut militaire. Nous quittons l'espace aérien international et mettons le cap sur Šiauliai, où la météo ne s'est pas arrangée depuis notre départ. Il commence à neiger et le plafond est descendu à 200 ft. La mission n'est pas terminée et il va falloir se concentrer pour l'atterrissage. J'ordonne à mon équipier de se déployer 5 NM arrière et de procéder pour un guidage vers l'ILS en piste 14. « Foxy », le contrôleur français détaché auprès de ses homologues lituaniens pour faciliter la coordination avec les chasseurs français, intervient en fréquence et me confirme que la piste est glissante. J'acquies visuel des installations juste avant les minimas et parviens à me poser sans encombre, tout comme « Bianco » quelques minutes plus tard.

Les moteurs à peine coupés, « Yougz » me demande déjà les premiers éléments afin de pouvoir rédiger le compte-rendu de mission. Les mécaniciens ne perdent pas une seconde et s'affairent immédiatement à la remise en œuvre des deux avions. Sur le chemin du retour vers la salle d'opérations, je pars à la rencontre de « Bianco » qui, animé d'un grand sourire, me lance : « Je ne suis pas prêt de l'oublier cette mission ! » Moi non plus... ■

1- Les règles de vol aux instruments sont des procédures utilisées pas les pilotes pour voler en conditions météorologiques dégradées grâce à des systèmes d'aide à la navigation.

2- La *recognized air picture* est un écran présentant l'ensemble des aéronefs détectés par un réseau de radars dans une région donnée avec leur identification.

3- La L16 est une liaison de données permettant d'échanger des informations tactiques entre forces amies.

4- Un *bogey* désigne en langage aéronautique militaire un aéronef d'origine inconnu.