

# AIR POWER

/ 1967 :  
QUAND L'ARMÉE  
DE L'AIR AVAIT  
2 000 AVIONS !

/ LE F-4  
QUITTE L'USAF

/ LE DRAGON  
S'ÉVEILLE...

05

## EN VOL AVEC LES COUTEAU DELTA



L 16724 - 5 - F : 6,80 € - RD



DOM 7,80 € - BEL/LUX : 7,80 € - CH 12,20 FS - CAN 11,50 \$ca - ITA/PORT CONTIGR : 7,80 € - MAR : 75 mad



# GUERRE EN MER DU NORD !

## FRISIAN FLAG ET EART 2017

AUTEUR : JORIS VAN BOVEN



01

Frisian Flag 2017, un exercice international complexe, comprenant de nombreux participants, s'est déroulé du 27 mars au 7 avril dernier à Leeuwarden. Plus de 60 appareils y ont pris part. En parallèle, un autre scénario se jouait depuis Eindhoven : l'EART (European Air Refueling Training). La combinaison des deux exercices avait pour but d'optimiser des procédures entre différentes nations et différents appareils. Airpower revient sur ces 15 jours intenses.

L'exercice Frisian Flag est un exercice majeur. Des missions intensives sont effectuées quotidiennement. Un scénario est joué chaque matin, un second l'après-midi. Plus de 1 600 militaires sont impliqués, afin de fournir tout le potentiel nécessaire. L'intégration des différentes nationalités n'est pas aisée. Selon le colonel Traas, commandant la base de Leeuwarden, le rôle de l'armée a changé ces dernières années. La charge des opérations est passée de la guerre froide à une période où la mobilité et le déploiement rapide sont vitaux. Les conflits sont proches de l'Europe, comme au Moyen-Orient et en Afrique du Nord. La détérioration des relations avec la Russie ces dernières années est un autre exemple de l'évolution de cet environnement. Enfin il existe davantage de systèmes antiaériens, que ce soit sur le plan des radars que des missiles.

### LES OBJECTIFS DE FRISIAN FLAG

La puissance aérienne seule ne peut gagner une guerre. Mais elle est au centre de tout dispositif pour combattre un ennemi. Il est important que l'Europe fournisse une force aérienne commune.

De même qu'il est primordial que ces unités disparates s'entraînent ensemble, afin de mieux se comprendre. Le fait d'opérer dans des coalitions est le seul moyen de faire face aux conflits. Par rapport à la Guerre froide, toute armée doit pouvoir passer en situation de crise dans les 24 à 48 heures. Dans une situation



02



03

réelle, il n'y a pas de temps pour négocier et planifier une action.

De plus, les bombardements et les attaques doivent être effectués avec précision, en évitant les dommages collatéraux. Frisian Flag offre aux participants un environnement unique. Contrairement aux entraînements domestiques basiques, les participants sont confrontés à des scénarios mêlant plus de 50 avions, et dont la complexité va crescendo. Les connaissances et les compétences sont considérablement améliorées lors d'un tel exercice. Certains scénarios sont directement inspirés de récentes missions réelles au Moyen-Orient, en Afrique du Nord et pendant la police de l'air en Baltique. Les missions sont «rejouées», optimisées, de sorte que les équipages soient mieux préparés pour

les suivantes. L'avantage de Leeuwarden est sa localisation. La base est proche du champ de tir air-sol de Vliehors et, pour les combats air-air, les zones d'entraînement au-dessus de la mer du Nord sont proches. Cela augmente le «play-time» sur zone. Sans nul doute, Frisian Flag se poursuivra dans les années à venir, afin de maintenir les pilotes des différentes nations à leur meilleur niveau.

### LES MOYENS MIS EN ŒUVRE

L'hôte de l'exercice est le Squadron 322 néerlandais. Cette année, le superviseur est le capitaine Remco, un des pilotes de F-16 de l'unité. Il est chargé de faciliter la transmission des informations aux participants. Peu de temps avant Frisian Flag, Remco était à Nellis, afin de participer à

Red Flag, le modèle qui a permis la création de ce type de scénario en Europe.

La zone européenne de l'exercice mesure plus de 210 km de long, sur 320 km de large. Elle s'étend du nord des Pays-Bas à la côte de l'Allemagne du Nord et à l'ouest du Danemark. La différence avec Red Flag réside dans le fait que les scénarios sont dévoilés seulement 24 heures avant, au

01 : Des F-16 de la KLU rassemblent sur leur ravitailleur. © Joris Van Boven

02 : Les équipages participant à Frisian Flag étaient des EC 1/3, 2/3, 3/3 et de l'ETD. © Joris Van Boven

03 : Inhabituel dans le ciel européen, ce F-15 du 122nd FS, provenait de la Louisiana ANG. © Joris Van Boven





04



06



05



07

lieu de 48, aux USA. La planification est très courte et très intense. La mission se déroule le jour même.

Ainsi, les pilotes sont formés à recevoir et à traiter de nombreuses informations cruciales dans un court laps de temps, comme dans une situation de combat réel. La version 2017 a vu la participation de nombreux pays et types d'appareils. En effet, aux douze F-16 de Leuwarden et Volkel, s'ajoutaient dix Eurofighter allemands, du TLG-31 de Nörvenich, sept F-16 belges du 349 Squadron de Kleine-Brogel, cinq F-16

portugais, des Esq201 et Esq301 de Monte Real, cinq Mirage 2000D de la 3e escadre de chasse de Nancy et six Tornado GR4 britanniques du Squadron 31 de RAF Marham. Mais la grande nouveauté, cette année, était la présence d'appareils américains, de la garde nationale (ANG), qui avait détaché douze F-15 de Louisiane (122nd Fighter Squadron) et de Floride (159th Fighter Squadron).

Les chasseurs étaient assistés par un E-3 Sentry de Geilenkirchen. Enfin, depuis la base d'Eindhoven, de nombreux

04 : Le superbe EF2000 de Nörvenich, orné du portrait d'Ostwald Bölcke. © Alex Van Noije

05 : Un Tornado GR4 de Marham part en mission. © Joris Van Boven

06 : Le F-16 décoré pour les 75 ans du 349 Sqd belge. © Alex Van Noije

07 : L'un de ces F-15 vient de Louisiane, l'autre de Floride. © Joris Van Boven

08 : Ce F-15 de Louisiane porte 3 marques de victoires : 2 Su-22 et 1 MiG-23. © Alex Van Noije

ravitailleurs, participant à l'EART 2017 jouaient des scénarios parallèles. La flotte était constituée d'un KC-767 italien, d'un C-135FR français, d'un A310MRTT allemand et d'un KDC-10 néerlandais.

La menace sol-air était simulée par des SAM-6 et SA-8 allemands et des batteries Patriot et des SAM Smokey néerlandais. Ces systèmes de missiles assuraient aux participants une présence réaliste de la menace sol-air. Leur réaction devait être immédiate en cas

de détection. C'est particulièrement le cas avec le Smokey, qui simule la traînée de départ d'un missile réel, ajoutant un stress proche du combat. La cellule nationale néerlandaise de gestion de données 16 (NDMC-16) veillait à ce que toutes les situations simulées puissent être enregistrées et analysées ultérieurement.

Au cours de l'exercice, des missions défensives et offensives ont été menées. Au cours des premières, il s'agissait de défendre le terrain de Leuwarden. Alors



08





09



11



10



12

qu'au cours des scénarios offensifs, les pilotes devaient attaquer et désactiver des cibles en Allemagne. Remco atteste avoir vécu plusieurs de ces scénarios lors de ses déploiements en Irak et en Syrie. Il est crucial pour la survie de s'entraîner dans ces situations, au plus près de la réalité. Frisian Flag est, de ce fait, un élément majeur, afin de préparer les forces.

#### L'EUROPEAN AIR REFUELING TRAINING 2017

Comme nous l'avons dit plus haut, l'EART 2017 était également le moyen de tester l'interopérabilité des moyens de ravitaillement, en parallèle de Frisian Flag. Le colonel Elanor Boekholt-O'Sullivan est le commandant de la base aérienne d'Eindhoven.

Elle est la première femme à commander une base de l'aviation royale néerlandaise. Ancienne contrôleuse, elle a effectué sa première mission de combat en Afghanistan en 2008. Depuis 2016, elle commande Eindhoven.

L'exercice est organisé par l'EATC (European Air Transport Command). L'EATC est un commandement de transport multinational qui compte actuellement sept membres. Ces pays sont la Belgique, l'Allemagne, la France, l'Italie, le Luxembourg, les Pays-Bas et l'Espagne. L'EART est un entraînement qui englobe tous les aspects du ravitaillement aérien moderne. Les participants de Frisian Flag profitent de l'EART pour se qualifier ou requalifier ses pilotes sur différents types de ravitailleurs. À l'inverse,

les tankers profitent de l'occasion pour s'adapter à différents types de chasseurs.

Le ravitaillement en vol est une discipline difficile et cruciale, parce que les missions opérationnelles sont de plus en plus souvent effectuées sur de longues distances. Le colonel Andrea Massucci, directeur de l'exercice EART, est un pilote de KC-767 italien. Il explique l'importance, pour tous les membres d'équipage, d'être capable d'appliquer la même procédure, aveuglément, afin d'assurer la mission en toute sécurité. Mais les ravitailleurs jouent, parfois, un rôle que l'on connaît moins. En cas d'éjection d'un pilote de chasse, ils peuvent être amenés à prendre le rôle de PC volant, afin de guider les opérations de CSAR.

#### ÉPILOGUE

Frisian Flag et l'EART 2017 ont, tous deux, été menés avec succès, permettant d'optimiser la coopération internationale, dans des scénarios proches des combats réels. C'est également, pour de nombreux jeunes équipages d'être confrontés à ce qu'ils vont découvrir lors de leur premier déploiement opérationnel, en Afrique, ou au Moyen-Orient. Vus de l'extérieur, tous ces exercices semblent redondants. Certains se déroulent aux USA, d'autres au Canada, d'autres aux Pays-Bas, ou en Turquie. Mais ils sont la condition sine qua non afin que des pays n'utilisant ni la même langue, ni les mêmes appareils, que ce soit des chasseurs ou des ravitailleurs, ni les mêmes théâtres d'entraînement, puissent être déployés de concert, en toute confiance, dans le cadre de missions extérieures, qui, malheureusement, risquent de se développer dans les années à venir. Et comme le dit le vieil adage militaire : «entraînement difficile = guerre facile». ⚡

09 : Ravitaillement sur un C-135FR français. © Joris Van Boven

10 : L'ensemble du parc de ravitailleurs sur une même vue, à Eindhoven. © Joris Van Boven

11 : Deux Tornado GR4 en position d'attente. © A. Marchand / Netherlands MOD

12 : Un des dix EF-2000 du TLG-31. © A. Marchand / Netherlands MOD

13 : Un F-16 portugais s'arrache de la piste de Leeuwarden. © Alex Van Noije