

# AIR POWER

**NUMÉRO SPÉCIAL : 5 EXCLUSIVITÉS!**

- **TOUL AIR BASE AU TEMPS DES AMERICAINS**
- **LES 50 ANS DES TIGRES D'ÉTAIN**
- **CHESAPEAKE, LA FAYETTE NOUS REVOILA !**
- **LE JAPON S'INSTALLE EN BRETAGNE**

**RAID EN**  
**SYRIE**  
**VICTOIRE**  
**OU ECHEC ?**



L 16724 - 11 - F : 7,10 € - RD





# FRISIAN FLAG ET EART 2018

01

AUTEURS : JORIS VAN BOVEN ET ALEX VAN NOYE  
TRADUCTEUR : MARC-ÉRIC MINARD

Du 9 au 20 avril dernier, la base de Leeuwarden a accueilli un des exercices OTAN majeurs impliquant de nombreuses nations européennes. Bien qu'indépendant d'un second exercice, l'EART, impliquant uniquement des avions de ravitaillement, le déroulement simultané de ces deux événements permet d'aller plus loin dans les scénarios. En effet, depuis l'Afghanistan et la Libye, pour ne citer que ces deux conflits, l'interopérabilité de forces, aux moyens, niveaux d'entraînement et matériels différents est devenue vitale, tant dans les missions air-air que air-sol. Airpower revient sur ces deux intenses semaines.

**D**e nombreux exercices se déroulent dans le monde entier. Mais la densité de Frisian Flag est remarquable. Chaque jour, ce sont 40 à 50 avions qui décollent le matin. À leur retour et après reconditionnement, les mêmes appareils repartent avec d'autres équipages pour une seconde mission. À cela, il faut ajouter, bien sûr, tous les briefings individuels, de coordination et les débriefings inhérents à une charge aussi lourde. Au fil des deux semaines, les exercices combinés (COMAO) vont crescendo en complexité.

## FRISIAN FLAG

### UNE SEULE MISSION ET PLUSIEURS CHEFS

Si le but final est le même, la diversité des nations est pleinement exploitée en permettant à chaque nation d'être à tour de rôle «mission commander». Ainsi, chacun peut apporter ses propres tactiques, ses doctrines et ses leçons tirées d'exercices précédents ou de missions de guerre réelles.

Comme nous l'avons vu plus haut, et afin de capitaliser un maximum d'expériences, les missions quotidiennes font alterner des combats air-air et des attaques au sol.

Les planificateurs et les commandants de mission doivent également intégrer le ravitaillement en vol comme partie prenante de la mission. Même si la zone «cible» est proche de Leeuwarden et que le tanker n'est pas vraiment nécessaire, il est tout de même intégré au scénario.

L'escadron néerlandais 322 TACTESS (Tactical Training Evaluation and Standardization ou Évaluation et standardisation de l'entraînement tactique) est chargé de l'organisation de Frisian Flag. Un exercice qui existe depuis plus de 20 ans. Le reste de l'année, son



rôle principal est de standardiser les tactiques et les doctrines opérationnelles des F-16 néerlandais. Avant lui, cette mission était dévolue à l'escadron 323 TACTESS. Mais ce dernier a provisoirement été mis en sommeil, en prévision de sa conversion sur le futur avion JSF F-35, qui devrait arriver aux Pays-Bas en 2019.

## LES LEÇONS DE FRISIAN FLAG COMPARÉES À RED FLAG

Les participants étrangers sont très satisfaits du concept Frisian Flag. Il a l'avantage d'être un grand exercice international, avec des moyens aériens variés, d'être localisé

01 : Quelle belle époque : celle des avions aluminium, ornés de décorations haute en couleur, comme sur ce F-84G de l'EC 1/1 Corse ! © JF Rajau via [www.traditions-air](http://www.traditions-air)

02 : En 1932, les escadrilles de la future 1ère escadre, sont regroupées au Bourget et volent sur NiD 62. © DR

03 : Un D.510 orné de la SPA 78, appartenant à la patrouille Weiser, basée à Dijon, au sein du GC II/7. Cette escadrille rejoindra en 1943 la «nouvelle» 1ère escadre en AFN. © Denis Ponteins



au cœur de l'Europe et, de ce fait, d'induire un moindre coût.

En comparaison, la logistique de Red Flag, aux États-Unis, nécessite une organisation et un coût non négligeables. Ce type d'exercice nécessite de nombreux appareils de transports et la mobilisation de lots de pièces de rechange impossibles à trouver aux USA, comme pour les Tornado, les Typhoon, les Rafale ou les Mirage.

La météo de l'Europe de l'Ouest et la densité du trafic aérien sont également des facteurs de complication que l'on ne trouve pas au Nevada, où la météo est toujours bonne et les zones, vierges de toute habitation, immenses.

L'autre avantage de Frisian Flag et de permettre à chaque nation d'utiliser un mix de ses procédures nationales et internationales, alors que Red Flag ne tolère aucune

dérive par rapport aux procédures américaines.

#### RED AIR

Lors des éditions précédentes, les pilotes participants pouvaient jouer à tour de rôle la fonction «Blue» ou «Red». Frisian Flag 2018 a dérogé à cette règle en dédiant exclusivement la fonction «Red» aux A-4 civils basés à Wittmund et à des Mig-29



polonais basés à Leeuwarden. Ce changement a permis aux pilotes «Blue» d'être opposés à des adversaires quasi réels, utilisant des tactiques et des avions non standards.

#### LES UNITÉS PARTICIPANTES

Les avions de chasse suivants étaient basés à Leeuwarden :

- Pays-Bas: 16 F-16 de l'escadron 313 et 313 de Volkel AB et du 322 de Leeuwarden AB
- Allemagne: 6 Typhoon du TLG71 de Wittmund
- États-Unis: 12 F-15C de l'Oregon ANG et du Massachusetts ANG
- Pologne: 6 F-16C de la Base 31 de Poznan-Krzyszyn et 3 Mig-29A de la base 23 de Mińsk-Mazowiecki.

*01 : Quelle belle époque : celle des avions aluminium, ornés de décorations haute en couleur, comme sur ce F-84G de l'EC 1/1 Corse ! © JF Rajau via [www.traditions-air](http://www.traditions-air)*

*02 : En 1932, les escadrilles de la future 1ère escadre, sont regroupées au Bourget et volent sur NiD 62. © DR*

*03 : Un D.510 orné de la SPA 78, appartenant à la patrouille Weiser, basée à Dijon, au sein du GC II/7. Cette escadrille rejoindra en 1943 la «nouvelle» 1ère escadre en AFN. © Denis Ponteins*

- Espagne: 7 F/A-18 de l'ALA15 de Zaragoza
- France: 4 Mirage 2000D de la BA 133 de Nancy et 6 Rafale de St Dizier et de Mont-de-Marsan
- Royaume-Uni: 1 Falcon 20 de guerre électronique de la compagnie civile Cobham

D'autres plateformes étaient également partie prenante, comme Wittmund, avec ses A-4 civils, Geilenkirchen, avec un E-3A OTAN et Eindhoven, dont les ravitailleurs étaient partie prenante de Frisian Flag et de leur exercice propre : l'EART (voir plus loin). AB, le soutien des pétroliers dans leur propre



exercice EART 2018. La Luftwaffe avait également engagé un Airbus A310. Enfin, l'armée de l'Air française et l'USAF avaient détaché un C-135/KC-135, qui furent tous deux retirés pour réaliser le raid contre la Syrie (NDLR : voir l'article sur ce sujet dans ce même magazine).

Malgré ce dernier aléa en Syrie, l'édition 2018 s'est parfaitement déroulée, en combinaison avec l'EART. Il ne fait aucun doute qu'au niveau européen, cette grande réunion perdurera, pour toutes les raisons évoquées plus haut : versatilité, adaptabilité et coût.

#### L'EART 2018

Le Commandement du Transport Aérien Européen a été créé en 2004. À cette époque, il n'était pas envisageable que la collaboration entre les différentes nations puisse

prendre une part si importante. En particulier, dans la partie qui nous intéresse, le ravitaillement en vol, les différences de matériels et procédures rendaient la tâche ardue, mais pas impossible. C'est ce que démontre chaque année ce grand exercice EART (European Air Refuelling Training), qui comporte un double rôle. Le premier est d'assurer les ravitaillements de Frisian Flag (voir plus haut). Le second est de faire évoluer de concert des ravitailleurs de nations différentes et de roder les procédures d'évolutions à plusieurs tankers, dans des zones parfois réduites.

En effet, et nous en avons eu un exemple récent avec la Syrie, l'évolution des conflits asymétriques mondiaux nécessite une flotte de tankers moderne et efficace. Les zones de combat sont de plus en plus éloignées et diversifiées dans le monde. Nous avons abordé ce point dans Airpower N°

10 : la notion de ravitaillement en vol est probablement devenue ou redevenue aussi stratégique qu'au temps de la guerre

*01 : Quelle belle époque : celle des avions aluminium, ornés de décorations haute en couleur, comme sur ce F-84G de l'EC 1/1 Corse ! © JF Rajau via www.traditions-air*

*02 : En 1932, les escadrilles de la future 1ère escadre, sont regroupées au Bourget et volent sur NiD 62. © DR*

*03 : Un D.510 orné de la SPA 78, appartenant à la patrouille Weiser, basée à Dijon, au sein du GC II/7. Cette escadrille rejoindra en 1943 la «nouvelle» 1ère escadre en AFN. © Denis Ponteins*



froide. Pendant les différents EART, tous les aspects du ravitaillement ont été abordés. Les enseignements tirés de ces exercices ont incité les politiciens Européens à unir leurs forces dans ce domaine, pour des raisons d'économie, mais également de disponibilité des moyens et de couverture géographique. Une étude de l'Agence européenne de défense a d'ailleurs préconisé récemment l'acquisition d'une flotte européenne commune de ravitailleurs Airbus A330MRTT dans un avenir proche.

#### BUTS ET RÉALISATIONS DE L'EART

L'exécution de l'EART 2018 était dévolue au 334 Squadron, et en particulier à son chef, le lieutenant-colonel Chris van Dijk. Comme pour les autres années, la base aérienne d'Eindhoven était le terrain de déploiement et l'exercice comprenait un volet intégré à Frisian Flag. L'EART est consacré à la coordination internationale des tankers. Cette année, la réalisation inopinée d'un raid contre la Syrie a un peu changé la donne, obligeant les C-135 français et le KC-135 américains à rejoindre un vrai théâtre d'opérations. Néanmoins, leurs missions se devaient d'être assurées, puisque planifiées. De ce fait, seuls le KDC-10 néerlandais et l'Airbus A310MRTT allemand furent fortement sollicités pour réaliser toutes les missions Frisian Flag et EART ! Au-delà de l'anecdote, ce départ

franco-américain montre bien l'importance des tankers et la nécessité de pouvoir assurer une certaine permanence de ce type de mission.

Il est notoire que toutes les forces européennes sont en sous-capacité dans le domaine du ravitaillement en vol. Cela est dû à l'obsolescence de certains matériels, mais également au déplacement des théâtres d'opérations. L'union faisant la force, c'est dans cet esprit que l'EART a été créé, optimisant et mutualisant les moyens.

Dans la plupart des exercices, l'accent est souvent mis sur les avions de combat. L'EART est le parfait exemple inverse. L'équipage du tanker est entraîné de manière intensive, tandis que les équipages de chasseurs viennent parfaire ou compléter leur entraînement. Ils ne sont pas au centre de l'échiquier. Les équipages des tankers s'habituent également à opérer à partir d'une base aérienne temporaire sur un territoire étranger (Deployment Operating Base, DOB). L'un des principaux objectifs de l'EART est de ravitailler tout type d'appareil, de différents pays, ayant chacun leurs spécificités, alors qu'ils sont davantage sollicités pour des chasseurs de leur propre armée de l'Air. C'est également l'opportunité d'ancrer dans les procédures des équipages tous les types de rendez-vous aériens, dont la finalité est la

délivrance de kérosène.

Pendant l'exercice, les tankers de Frisian Flag disposent de deux zones dédiées. L'une se situe juste au-dessus de la côte de Texel et est désignée «Shell». La seconde longe les côtes du Danemark et a été baptisée «Esso». Au cours du briefing quotidien, les équipages reçoivent le type et le nombre de leurs «clients» du jour. Ils reçoivent également les informations d'évolutions qu'ils vont devoir effectuer et la position des autres ravitailleurs. Cette édition de l'EART est la seconde à introduire l'usage de la Liaison 16 (cryptée).

#### L'AVENIR DE LA FLOTTE EUROPÉENNE

En 2016, les Pays-Bas et le Luxembourg ont été les premiers pays à signer la déclaration d'intention (Memoria of understanding, MOU) pour l'achat de nouveaux appareils, au nombre de deux, plus une option pour 6 autres machines. En 2017, l'Allemagne et la Norvège se sont jointes à ce projet. Le 14 février 2018, la Belgique a également signé le protocole, portant la flotte finale à un total de 8 appareils. D'autres pays, en particulier la France, ont d'autres contingences, parfois convergentes, parfois divergentes, du fait de leur engagement en OPEX et de la délivrance de l'arme nucléaire. Nous ne manquerons pas de suivre ces évolutions stratégiques. ▲

