



ARMÉE DE L'AIR

DANS LES COULISSES D'UNE MISSION RECORD

JEUDI 17 JANVIER 2019, DEUX RAFALE ET LE PREMIER A330 MRTT PHÉNIX ONT RÉALISÉ UNE MISSION MARATHON ENTRE L'ÎLE DE LA RÉUNION ET LA MÉTROPOLE. UN VOL QUI DÉMONTRE LES CAPACITÉS DE PROJECTION DE PUISSANCE À LONGUE DISTANCE DE L'ARMÉE DE L'AIR.

■ De notre envoyé spécial à La Réunion, Emmanuel Huberdeau

Un long sifflement, puis un grondement. Les moteurs des deux Rafale sont en route. Les deux chasseurs de l'armée de l'Air sont prêts au décollage et leurs mécaniciens peuvent rallier au pas de course l'A330 MRTT Phénix, qui est lui aussi prêt à décoller. Dans moins de cinq minutes, les trois appareils auront quitté le sol et mis cap

au nord. Objectif : un vol marathon sans escale vers la métropole pour démontrer les capacités de projection à longue distance du couple ravitailleurs-Rafale.

DJIBOUTI PUIS LA RÉUNION.

Aussi bien pour les Rafale que pour le Phénix, ce vol clôture

une mission plus longue. Avant La Réunion, les deux Rafale, et un troisième appareil, avaient participé à un déploiement à Djibouti pour participer à des exercices avec les forces françaises basées localement. Les chasseurs avaient réalisé la traversée jusqu'à la mer Rouge avec un C-135, réalisant ainsi une première longue mission conclue par un exercice d'interception avec les Mirage 2000-5 de l'escadron Corse. Toujours accompagné d'un C-135, les deux Rafale biplaces (B) de la 4^e escadre de Saint-Dizier ont rejoint La Réunion le lundi 14 janvier avec des équipes techniques et un équipage supplémentaire. Tandis que le C-135 reprenait le chemin de Djibouti, à Istres, le premier A330 MRTT Phénix de l'armée de l'Air s'appêtait à décoller, lui aussi, pour les Mascareignes. Ce

nouveau ravitailleur en vol a été réceptionné en octobre 2018 par l'armée de l'Air. Depuis, il fait l'objet d'expérimentations continues entre les mains des experts du CEAM (Centre d'expertise aérienne militaire) et de la DGA (Direction générale de l'armement). Des expérimentations qui ont pour but de démontrer l'adéquation du Phénix avec les besoins de l'armée de l'Air et de rédiger les procédures d'emploi de l'appareil. Au sol et en vol, ce premier Phénix fait donc l'objet chaque semaine d'essais. Si l'avion « blanc », c'est-à-dire l'appareil dans sa configuration civile, est bien connu et a démontré sa fiabilité, les systèmes militaires demandent plus d'attention. D'autant que la France a fait développer des systèmes propres et inédits. Le MRTT français dispose en effet



d'un système de mission et de systèmes de communication propres dont il faut confirmer les performances et accompagner la montée en puissance. Si Airbus dispose d'années d'expérience et d'une quantité importante de données concernant la plateforme de l'A330, moins d'informations sont disponibles à propos des systèmes purement militaires. Les expérimentations permettent de recueillir des données concernant leur fonctionnement.

EXPÉRIMENTATIONS.

Le vol vers La Réunion s'inscrivait donc dans le cadre de ces expérimentations. Ce premier déploiement longue distance devait permettre de tester par exemple les systèmes de communication de l'appareil à plusieurs milliers de kilomètres des centres de commandement en métro-

pole. Le Phénix sera en effet employé par l'armée de l'Air comme nœuds de communication pour faire le relais, par exemple, entre les centres de commandement et les appareils en vol. Il est équipé, entre autres, d'un système de communication par satellite et d'une liaison HF.

Ce type de vol permet aussi d'évaluer la logistique devant accompagner de tels déplacements. Après un vol de onze heures, réalisé en solitaire, le Phénix s'est posé à Saint-Denis de La Réunion le 15 janvier au matin. Comme les Rafale, il a rejoint l'enceinte du détachement aérien 181 attendant à l'aéroport civil. Les capacités d'accueil du détachement ont ainsi été démontrées. C'est l'une des raisons d'être de cette ancienne base aérienne. Si le détachement accueille des moyens permanents

(deux avions de transport Casa de l'armée de l'Air, deux hélicoptères Panther de la Marine nationale et deux hélicoptères de la gendarmerie), il doit aussi pouvoir servir de point d'appui pour des moyens venus de métropole. Spécifiquement, pour accueillir le Phénix, il a fallu faire appel aux moyens adaptés à l'A330 d'une société locale d'assistance basée sur l'aéroport civil. Ils ont servi pour le débarquement des passagers et du fret. Une manœuvre logistique a aussi été nécessaire pour faire les pleins de l'avion en vue du vol retour. Une société civile a fourni le carburant F-35 qui est employé par les avions civils. Mais il faut du F-34 pour les chasseurs que le MRTT devait ravitailler au retour. Lequel peut être obtenu en ajoutant un additif au F-35. Le carburant civil

CHIFFRES CLÉS

10 000 km
de distance franchis
par les Rafale

12 h
Temps de vol
des Rafale

5 ravitaillements
en vol

3
ravitailleurs en vol

E. HEBREAU



de l'Air auprès de la population réunionnaise. Le capitaine « Babouc », pilote du Rafale Solo Display, originaire de l'île, avait ainsi rejoint La Réunion pour participer à des opérations de relations publiques et effectuer des vols devant des jeunes Réunionnais venus visiter le détachement. De nombreux militaires des trois armées sont originaires d'outre-mer et les aviateurs voulaient ainsi maintenir le lien avec les recrues potentielles de La Réunion. « Babouc » a expliqué lui-même que sa vocation de pilote de chasse était née grâce au passage dans sa jeunesse à La Réunion de Mirage F1 de l'armée de l'Air.

PRÉPARATION.

Mercredi 16 janvier, les équipages de Rafale et du Phénix se sont réunis pour le briefing du vol retour. Un vol de près de 10 000 km pour les Rafale se posant à Saint-Dizier, 9 400 km

était donc transféré dans des réservoirs souples sur le détachement aérien pour y être transformé. Les deux camion-citernes du détachement aérien ont ensuite réalisé plusieurs allers-retours pour ravitailler le gourmand Phénix. Une opération qui a pris plusieurs heures. Les expérimentations permettent aussi d'évaluer les moyens nécessaires au soutien et à la mise en œuvre du Phénix lorsqu'il

n'est pas à Istres. L'empreinte au sol de l'A330 MRTT est bien plus importante que celle d'un C-135. L'envergure du Phénix est supérieure de 20 mètres à celle du C-135. Les visites d'autres bases aériennes permettent aussi d'habituer les équipes au sol au nouvel arrivant.

Pendant deux jours, les moyens venus de métropole ont été employés pour des opérations de communication de l'armée





Rafale et Phénix sur le parking du détachement aérien 181 de La Réunion.

Le Phénix prend son envol

Tous les vols du premier A330 MRTT Phénix sont mis à profit pour des expérimentations. L'objectif est d'atteindre une première capacité opérationnelle (PCO) nucléaire d'ici la fin de l'année 2019. Le Phénix pourra alors participer aux missions de dissuasion nucléaire. Les PCO pour les opérations extérieures, puis pour les missions de transport stratégique, viendront après. Les atouts du Phénix sont son allonge, sa disponibilité et sa dualité, puisqu'il est aussi un avion de transport. L'appareil sera aussi employé comme nœud de communication. La France a commandé douze Phénix pour l'heure et la loi de programmation militaire prévoit une commande totale de quinze avions. Les douze premiers appareils doivent être livrés d'ici 2025.



pour le Phénix se posant à Istres. S'ils devaient faire une mission aller-retour depuis la France, les Rafale pourraient donc effectuer une frappe contre un objectif se trouvant à près de 5 000 km de leur base de départ.

Le Phénix emportant les moyens techniques du déta-

chement Rafale, les mécaniciens de l'Esta (Escadron de soutien technique aéronautique) de Saint-Dizier ou encore des ingénieurs de la DGA participant aux essais, ne pouvait assurer plus de deux ravitaillements sur le vol des Rafale, sur l'ensemble de la distance. Les Rafale sont

équipés pour cette mission de trois bidons dits supersoniques de 1 250 litres (le Rafale peut emporter jusqu'à trois bidons de 2 000 litres). Deux C-135 ont donc été impliqués dans la mission. L'un décollant de Djibouti, l'autre d'Istres. Les fréquences radio, les terrains de déroutement, les problèmes éventuels sont évoqués. Les pilotes de Rafale se ravitailleront pour la première fois de leur carrière sur le Phénix, ils ont cependant déjà travaillé avec des MRTT étrangers en opération. A bord du Phénix, l'équipage est doublé. Celui-ci comprend deux pilotes connaissant très bien l'A330 MRTT, l'un a été en échange au Royaume-Uni, l'autre en Australie. Les autres membres d'équipage viennent soit du C-135, soit de l'A340.

Le vol sera long, très long, surtout pour les deux équipages de Rafale qui ne pourront pas être relevés, bien sûr ! Ceux-ci rappellent qu'il faudra être très attentif jusqu'au bout. En 2014, déjà, des Rafale avaient été déployés à La Réunion, mais les pilotes s'attendent à effectuer un vol record approchant, voire dépassant les douze heures. A quelques heures du décollage, prévu le lendemain à 7 heures,



ANNEE DE L'AIR - SET BUR MALARY

Les Rafale ont accueilli le Phénix à son arrivée à La Réunion.

les dernières consignes sont passées. Le Phénix décollera en premier, suivi des deux Rafale. Afin de minimiser le temps de fonctionnement des systèmes du Rafale, les chasseurs décol-

leront au plus vite après leur mise en route. Une fois les moteurs allumés, les derniers mécaniciens devront donc courir vers le MRTT qui décollera dans la foulée.

VOL RECORD.

Le lendemain, comme prévu, peu après 7 heures, « le convoi » décolle de Saint-Denis pour un vol marathon. Après une heure trente environ, le premier ravitaillement a lieu. Les deux Rafale viennent simultanément se ravitailler auprès du Phénix, qui déploie ses manches souples depuis ses nacelles en bout d'aile.

Un capacité recherchée et rare

Avec ce vol record, l'armée de l'Air a démonté une nouvelle fois sa capacité de projection de puissance à longue distance. En 2014, déjà des Rafale avaient réalisé le vol entre La Réunion et la métropole. L'opération Hamilton a également démontré cette capacité dans un cadre réel. D'autres forces aériennes majeures ont démontré récemment qu'elles peuvent frapper des cibles se trouvant à plusieurs milliers de kilomètres de leur territoire national. En janvier 2017, deux bombardiers stratégiques B-2 de l'US Air Force ont ainsi réalisé une mission aller-retour de trente-trois heures au départ de la base aérienne de Whiteman, aux Etats-Unis. Les appareils furtifs ont largué 85 bombes gui-

dées sur des groupes terroristes en Libye. Les bombardiers russes ont aussi effectué plusieurs missions à longue élévation depuis la Russie pour effectuer des frappes en Syrie. Ces vols démontrent la crédibilité de la composante aéroportée de la dissuasion nucléaire de ces pays. Mais ils montrent aussi que ces Etats peuvent frapper depuis leur territoire en quelques heures des cibles lointaines. Si la Russie ou les Etats-Unis se reposent sur ce type de missions (B-2, B-54, Tu-95, Tu-160...), la France compte, elle, sur le Rafale qui peut emporter un missile à charge nucléaire ASMPA ou deux missiles de croisière Scalp.

Les deux Rafale lors de leur vol record.



E. HUBREDEAU



L'opération est supervisée depuis le cockpit par un opérateur de ravitaillement en vol en contact radio direct avec les chasseurs. Il peut suivre en temps réel et en 3D les manœuvres depuis une console et grâce aux caméras haute définition placées sous le ventre de l'appareil. Peu de temps après, le C-135 décolle de Djibouti. Il rejoint les Rafale

au-dessus de la Somalie pour un deuxième ravitaillement. Un troisième à lieu au-dessus de la mer Rouge. Dans le cockpit, les pilotes du MRTT suivent la mission sur leur système dédié, le MPS (Mission Planing System). Celui-ci permet notamment de déterminer les points de ravitaillement avec les chasseurs. A terme il permettra de

suivre toute la situation tactique sur un théâtre. Les essais des systèmes de communication se poursuivent avec les techniciens de la DGA. Au-dessus de l'Arabie saoudite a lieu le dernier ravitaillement en vol effectué par le Phénix. Le quatrième de la mission. Liberté de manœuvre pour les chasseurs qui retrouveront en Méditerranée le C-135 parti d'Istres pour un dernier ravitaillement en vol. Pour autant, pour les équipages venus des escadrons La Fayette et Gascogne, il ne s'agit pas d'un simple vol de transit. Après onze heures de vol, les deux appareils doivent effectuer une mission de pénétration sur le territoire français et simuler un tir de missile nucléaire ASMPA, tandis que d'autres Rafale tentent de les intercepter. Au total, plus de douze heures de vol pour les deux Rafale, record battu ! Un vol aux limites des capacités physiques des équipages. Porté par des vents favorables, le Phé-

nix se pose, lui, en fin d'après-midi à Istres.

SAVOIR-FAIRE PARTAGÉ.

Comme l'explique le chef du détachement envoyé à La Réunion, quand bien même cette mission n'impliquait que des appareils des Forces aériennes stratégiques (FAS), le savoir-faire est applicable par d'autres unités. En avril 2018, les frappes réalisées en Syrie dans le cadre de l'opération Hamilton l'avaient démontré. Cinq Rafale avaient participé à la mission comprenant des appareils monoplaces et biplaces. Des Mirage 2000-5 avaient aussi participé à la mission, tout comme les E-3F Awacs, deux types d'appareils qui ne sont pas employés par les FAS. Si le savoir-faire de l'armée de l'Air en termes de missions stratégiques offensives repose en grande partie sur le savoir-faire des FAS, celui-ci peut être mis en œuvre par l'ensemble de l'armée de l'Air. ■

