EXPÉRIENCE



Interception en vol !

L'entraînement des pilotes de chasse et d'hélicoptère pour intercepter ou venir en aide aux aéronefs en vol

Tout un chacun a toujours le plaisir de croiser un avion de chasse en vol, sauf si celui-ci insiste et vous fait comprendre qu'il veut que vous le suiviez car vous avez probablement commis une infraction. « *Au début, les personnes à bord de l'aéronef font des signes de bienvenue et au bout d'un moment, ils se ratatinent dans le cockpit car ils ont compris que l'on ne vient pas pour une simple visite de courtoisie* » m'informe le Capitaine Hervé lors de mon arrivée au détachement air 278 (DA 278) à Ambérieu-en-Bugey.

Le DA 278 héberge en son sein une équipe des SARAAE (*Sections Aériennes de Réserve de l'Armée de l'Air et de l'Espace*) entre autres chargée de servir de partenaire d'entraînement (nommé *Plastron* dans le jargon de l'*Armée de l'Air et de l'Espace*) à la mission d'interception des pilotes de chasse et d'hélicoptère de l'*Armée de l'Air et de l'Espace*. Principalement trois cas de figure pour l'interception peuvent se présenter : soit un pilote a enfreint les règles de l'air (survoler une centrale nucléaire par exemple), soit il a commis ou va commettre un acte malveillant, ou finalement il a besoin d'une assistance en vol car il est perdu ou il a une panne. Confronté à chaque situation, le pilote de chasse ou les équipages d'hélicoptères doivent suivre des procédures particulières qui ne s'acquièrent que grâce à un entrainement spécifique. Les SARAAE interviennent donc et participent à cette formation. Une fois les équipages entrainés et déclarés opérationnels, ils prennent des alertes prêts à décoller H24 sur l'ensemble du territoire national. Le pilote est le dernier maillon d'une organisation qui gère chaque situation dans le cadre de ce que l'on appelle la *Posture Permanente de Sûreté-Air.*

La chaîne de commandement

Le CNOA (*Centre national des opérations aériennes*) basé au mont Verdun, près de Lyon, est l'organisme de mise en œuvre et de décision dans le cadre de cette posture. Les aviateurs reçoivent diverses informations, les analysent et les fusionnent (notamment toutes les informations radar du territoire national) pour élaborer une stratégie qui déclenchera une réponse appropriée pour répondre à une situation donnée. Les renseignements parvenus au Mont-Verdun sont complémentés par des informations supplémentaires (nombre de personnes à bord, etc..) fournies par les chasseurs ou hélicoptères qui ont intercepté l'aéronef suspect.



La HADA (*Haute Autorité de Défense Aérienne*) est l'autorité militaire qui est en contact direct avec l'autorité politique. Elle centralise les informations afin d'éclairer le politique sur la décision à prendre. L'ultime décision appartient au Premier Ministre qui intervient uniquement si un acte malveillant est confirmé et qu'une décision de destruction doit être prise. Le pilote sera chargé d'exécuter les ordres. Si le délit est mineur, la HADA bénéficie d'une délégation de pouvoir. Une fois l'aéronef identifié et qu'il est clair qu'il n'a pas commis d'acte suspect, la HADA peut déclencher une mesure Polair (*Police de l'air*). Les *Brigades de gendarmerie des transports aériens* (BGTA) ou les brigades de gendarmerie de l'Air sont alors chargées d'accueillir le pilote à l'atterrissage et de procéder à des vérifications pour transmission au parquet qui appliquera une réponse judiciaire appropriée.



Dans ce cadre, plusieurs types d'entraînement peuvent être mis en œuvre en fonction des objectifs de formation visés. S'il s'agit uniquement d'entrainer les pilotes, une simple coordination entre l'équipage de la SARAAE et l'unité entrainée suffira. Si l'entrainement concerne toute la chaine de commandement le scénario sera plus élaboré, demeurera secret pour la plupart des intervenants et les plots d'alerte de défense aérienne interviendront. Un maximum d'acteurs de la chaîne, dont la HADA, peuvent ainsi être entrainés dans des conditions très réalistes.

D'autres types de missions peuvent être dévolues aux SARAAE. Des missions de surveillance du territoire, par exemple, pour lesquelles des avions basse vitesse répondent aux besoins spécifiques. Les SARAAE entraînent aussi des unités de défense sol-air. Enfin, dans le cadre de ses missions de rayonnement, l'*Armée de l'Air et de l'Espace* a à cœur d'entretenir un étroit lien armée-jeunesse. Les bases aériennes ont des conventions avec des établissements scolaires et les Aviateurs participent à l'instruction au *Brevet d'Initiation à l'Aéronautique* (BIA) et proposent aux lauréats de cet examen, des vols à bord de leurs avions. Ceux-ci proviennent des flottes des aéroclubs qui ont passé un contrat avec l'armée de l'Air et de l'Espace et sont militarisés lorsqu'ils participent à ces missions.



Les scénarii

Aujourd'hui, la mission se fera à bord d'un PA28. Le mécanicien a fait le prévol d'une manière rigoureuse et professionnelle. J'ai d'ailleurs remarqué que cette rigueur et ce professionnalisme vont constituer le fil conducteur de la journée. Mais avant de partir, les pilotes doivent respecter des procédures afin de mener à bien leur mission. Le pilote responsable de la mission à la base d'Orange (qui avait fait un vol de nuit la veille !) appelle le lieutenant-colonel Alexandre *(voir encadré « Les pilotes de la SARAAE 278 »)* et en commun ils définissent les objectifs de la mission en tenant compte de leurs contraintes respectives (autonomie des appareils entre autres). Le premier scénario consiste pour le PA28 à se mettre en attente à côté

EXPÉRIENCE

d'Aubenas en faisant des triangles. Les deux chasseurs arrivent pour l'interception, le chef de mission reste au-dessus en *shadow* pour assurer la sécurité, tandis que son co-équipier conduit la mission. Les pilotes de la SARAAE ont comme consigne d'ignorer les appels, de faire des *gestes de routiers* et ensuite de se diriger vers le Puy en ignorant les ordres du Mirage 2000. Le pilote du Mirage 2000 va devoir dérouler toute une série de manœuvres pendant que le chef de mission simulera la chaine de commandement.

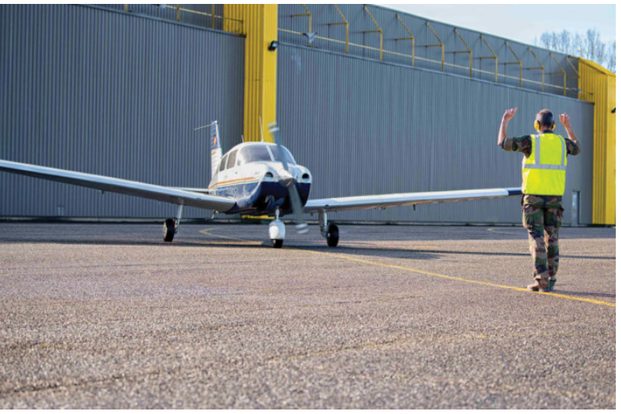
Ensuite, le deuxième scénario consiste à apporter de l'aide à un appareil en vol qui est perdu sans plus aucun moyen de navigation et qui veut aller à Saint-Étienne. La fréquence de travail est définie, ainsi que l'indicatif du PA28, Canon 26 et ceux des Mirage 2000, Coton 22 et 23. L'heure de rendez-vous est fixée à 10h20Z. La mission sera terminée lorsque le responsable de mission annoncera *Skip it*.

Après consultation des bulletins météo, les deux pilotes de la SARAAE contrôle d'Orange.

Après les annonces en auto information rituelles sur la fréquence d'Ambérieu, 0300 est affiché au transpondeur (code militaire) et nous décollons direction Aubenas. Lors du contact avec le SIV de Lyon comme l'indicatif d'appel Canon 26 ne correspondait pas à l'immatriculation de l'avion, F-GYNN, le contrôleur a retenu cette dernière car elle s'affichait sur son radar. Une fois sur zone, le co-pilote quitte Lyon et appelle Orange. La contrôleuse nous annonce que les deux Mirage 2000 prennent leur envol et nous entendons les échanges entre Orange et les appareils. Cap, altitude, position de notre avion permettent aux chasseurs une interception efficace. Nous les cherchons visuellement et soudain deux points noirs apparaissent dans le ciel bleu, ils approchent et ça ne traîne pas. Voilà, le ballet peut commencer.

Le pilote déroule la séquence qui consiste tout d'abord en une reconnaissance à distance (RAD) sans se faire voir, puis il confirme l'immatri-









déposent un plan de vol militaire. Puis le lieutenant-colonel Alexandre effectue un briefing, dont la précision et la rigueur, pourraient faire pâlir de nombreux instructeurs d'aviation générale. Je regrette de ne pas l'avoir enregistré, tant il était un cas d'école. Finalement, le moment tant attendu arrive. Nous montons à bord. Le sous-lieutenant Alexis tient les commandes et tandis que le lieutenant-colonel Alexandre s'occupe de la radio, du transpondeur, des échanges avec les chasseurs et du dialogue avec le

culation de l'avion. Ensuite, il tente de nous contacter sur 121.5 *(voir encadré : « Que faire en cas d'interception ? »)*. Comme nous ne répondons pas, il prend une photo de l'avion et tente de compter les passagers. Il faut savoir que le Mirage 2000 dans sa configuration ne peut pas descendre en-dessous de 200 nœuds alors que nous volons à 110 nœuds. J'ai une chance inouïe car l'appareil a une magnifique livrée en bleu avec la croix de Lorraine en rouge sur l'empennage arrière. Il a été peint pour la célébration des 80 ans de l'escadron de chasse 2/5 Ile de France. Quand il est sur notre flanc gauche, les appareils photo/portables fonctionnent à plein régime. Je suis tellement hypnotisé par le spectacle que j'en oublie les *signes de routiers*. Je vais garder ce souvenir gravé dans ma mémoire.

Je me rends compte que le pilote doit avoir une charge de travail conséquente. À chaque passage, il ralentit au mieux, fait son travail puis repart en montant pour éviter de nous souffler quand il passe devant

nous, entame un virage sur la droite tout en nous gardant à vue. Pendant ce temps, il dialogue avec son chef qui tourne dans le sens inverse des aiguilles d'une montre et lui donne des consignes. Comme nous ne sommes pas du tout coopératif, il doit simuler des tirs de sommation. Dans la réalité, ces tirs seraient des leurres qui explosent en vol et dégagent des lueurs très visibles. Le lieutenant-colonel Alexandre m'explique *« il pourrait tirer des obus, mais ils ne seraient pas nécessairement aussi visibles et donc peu efficaces pour avertir le pilote que l'étape suivante sera immanquablement la destruction »*. On entend ensuite à la radio le pilote qui annonce *tirs de sommation fictif* et un peu plus tard *tirs de destruction fictif*.

De ma place, je note que l'interception est menée avec professionnalisme et efficacité. Mon seul regret est de ne pas avoir un certain nombre de décennies en moins (le nombre est couvert par le secret défense et ne peut pas être divulgué) et de ne pas piloter cette merveille

Que faire en cas d'interception ?



Si vous voyez un avion de chasse sur votre gauche à votre niveau et qu'il bat des ailes, inutile de lui faire des signes amicaux. Il est là pour une raison simple, vous intercepter et vous demander de le suivre. La première réaction consiste à se mettre à l'écoute de 121.5 et à ouvrir une communication avec lui. Il a déjà votre immatriculation. Vous lui parlez comme à une tour de contrôle et suivez ses instructions. Si vous ne lui avez pas parlé, il va commencer normalement un virage en palier vers la gauche pour vous indiquer la direction à suivre. *« Il m'est arrivé lors d'une interception, de montrer le chemin à prendre à un avion et de le voir continuer le virage pour me suivre alors que je tournais pour revenir me placer à côté de lui. I a fallu un moment pour qu'il comprenne »* se souvient le capitaine Hervé.

Pour lui indiquer que vous avez compris, vous battez des ailes et faites cligner vos feux de position de manière irrégulière. Si au contraire, il exécute une manière brusque de dégagement par un virage à 90° ou plus vers la gauche en montant, c'est qu'il s'en va et que vous pouvez continuer. Tous les signaux se trouvent sur le Guide VFR qui hélas, ne fait plus partie de la pochette VFR (j'en profite pour lancer un appel au SIA pour l'inclure à nouveau). On peut trouver celui de 2017 sur Internet. Le mémo du pilote VFR de la FFA donne aussi les signaux d'interception. C'est un peu comme les assurances, quand on les connaît, il y a peu de chance qu'on les utilise !

EXPÉRIENCE

de technologie française.
Nous avons fini de jouer les vilains garçons et nous nous métamorphosons en équipage un peu benêt complètement perdu et tenant absolument à atterrir à Saint-Étienne.
L'exercice commence par un message en anglais du pilote du Mirage qui nous demande notre problème. Le lieutenant-colonel Alexandre lui demande de s'exprimer en français et le dialogue s'engage pendant que le *shadow* vole cette fois-ci en dessous de nous à cause des nuages en altitude. Cette couverture nuageuse nous oblige à descendre à 2000 pieds sol, hauteur minimale convenue d'avance pour maintenir la sécurité. Après avoir diagnostiqué le problème, le chasseur commence par nous donner des caps et s'assure aussi de limiter les nuisances sonores en évitant la ville de Saint-Étienne. Le pilote du PA 28 a du mal à garder son cap (ils sont taquins ces pilotes de la SARAAE !) et le chasseur le recadre poliment. Le lieutenant-colonel Alexandre pousse même l'entraînement jusqu'à lui imposer de converser avec la tour car il veut connaître la hauteur du tour de piste, la piste en service, etc…
Le contrôle de Saint-Étienne joue parfaitement le jeu (merci à lui) et un pilote en vol modifie même son cap sur demande du contrôle (merci aussi à lui). L'exercice se termine en théorie quand l'avion est au sol, et seulement à ce moment-là, le chasseur repartira à sa base. Je dis en théorie car le lieutenant-colonel Alexandre, pour le



plaisir des yeux, et me permettre de prendre des photos demande aux pilotes s'ils ont assez de fuel pour que l'avion en livrée fasse un passage le long de notre appareil. Le responsable de mission propose que nous nous alignions sur l'axe de la piste et avec l'accord du contrôle, nous regardons une dernière fois le Mirage 2000. C'est

La Totale

avec un pincement au cœur que je les vois s'éloigner de nous.
Au sol, à Saint-Étienne, les pilotes du club sont enchantés du spectacle. Nous rencontrons aussi des aveugles qui viennent piloter avec un instructeur pour ressentir la joie d'être en l'air. Félicitations à l'association qui organise ces stages.
Après être redescendu à terre, non seulement physiquement, mais aussi mentalement, je comprends que le deuxième exercice a dû aussi être éprouvant pour le pilote du Mirage 2000 qui devait rassurer, amener à bon port des pilotes d'aviation générale dans une situation qu'ils ne maîtrisaient plus du tout en assurant la sécurité des deux appareils en vol.
A l'arrivée à Ambérieu, la brigade de gendarmerie de l'Air nous attend et procède à une simulation de contrôle. Comme ils ont un jeune collégien en stage, les gendarmes en profitent pour lui montrer la procédure. Brevet de pilote, carte d'identité, photos prises lors du vol sont contrôlés. En situation réelle, chaque personne serait interrogée individuellement. Une fois l'enquête terminée, les gendarmes transmettraient le dossier au parquet qui déciderait d'éventuelles suites à donner.
Je me suis dirigé vers la lieutenant-colonel Christelle et le capitaine Hervé qui, avec beaucoup d'humour, m'avaient demandé de tenir leurs copains à l'œil, et je n'ai pu reporter que des atterrissages parfaits et un pilotage de l'avion exemplaire. Je leur ai aussi communiqué mon éblouissement de cette sublime (les adjectifs me manquent) aventure.
Après le lunch, les pilotes d'Orange et d'Ambérieu ont procédé à un debriefing d'une rare honnêteté et très constructif. Par exemple, le pilote de Mirage 2000 entrainé a confirmé qu'il avait un moment craint d'être passé trop prêt du plastron au risque de le souffler. Les performances de l'entrainé furent ainsi analysées et des suggestions d'amélioration furent apportées.
Je souhaite bien entendu que cette rencontre amicale ne se transforme jamais en interception non prévue qui se solderait premièrement par une humiliation personnelle ? et des conséquences pénales/aéronautiques déplaisantes.

Texte : Pierre-Philippe Reiller
Photos : Sous-lieutenant Alexis, Maureen Canvel & Nicolas Vissac Armée de l'Air et de l'Espace,

Merci au Capitaine Pauline pour ses efforts administratifs et à tous les membres de la SARAAE d'Ambérieu pour leur accueil chaleureux.

Les pilotes de la SARAAE 278

Honneur aux femmes et commençons par le lieutenant-colonel Christelle ancienne commandant de bord de Transall. En plus de son actuel travail dans le secteur civil et de ses activités de réserve dans l'Armée de l'Air, elle est instructrice au sein de plusieurs aéroclubs de montagne. Et, cerise sur le gâteau, elle connaît très bien mon cher copain Blaise Morand pilote de montagne aguerri (*Voir Aviasport 653 août 2009 et 657 décembre 2009*).
Le lieutenant-colonel Alexandre chef pilote de la SARAAE pilotait des Jaguars et des Mirage F1 CR. Il a participé à de nombreuses missions en ex-Yougoslavie, Kosovo, Afrique et Afghanistan.
Le sous-lieutenant Alexis, aujourd'hui pilote chez Hop et bientôt chez Air France après un début de carrière comme navigateur officier système d'arme dans l'armée de l'Air et de l'Espace. Celle-ci offre des possibilités à des pilotes civils qui ont des compétences reconnues pour faire partie de l'équipe des SARAAE. Ils doivent suivre un entraînement spécifique et deviennent pleinement réservistes opérationnels.
***Last but not least*, le Capitaine Hervé, ancien pilote de défense aérienne chevronné , aujourd'hui chef pilote d'un grand aéroclub du sud-est, s'est démené sans compter son temps pour organiser ma venue à Ambérieu. Avec sa gentillesse et sa bonne humeur, il m'a guidé durant toute cette journée.**
Je tiens aussi à remercier mon copain Andrea qui m'a mis en contact avec lui et qui n'arrête pas de me vanter ses compétences en tant qu'instructeur.



