



VUE DES MONTAGNES PROCHES DE KABOUL AU TRAVERS DU HUD PHOTO VADOR



EN FORMATION SERRÉE PHOTO VADOR

#### LE CHEF DE DÉTACHEMENT DE EASTERN EAGLE I, LE COLONEL D.:

*Durant mon détachement, on n'a pas dû lâcher une seule bombe ni tirer un seul obus. De juillet à octobre, on a fait trois départs QRA en missions réelles, deux show forces, le 18 septembre pour les élections et le 10 octobre. Pour Instant Eagle II d'octobre à janvier, ils ont fait environ le même nombre de sorties et pas beaucoup plus de QRA avec un peu plus d'heures de vol. Cette première mission a surtout été marquée par les problèmes inhérents à l'Afghanistan. Je me rappelle en juillet, nous venions d'arriver et le Pakistan venait de fermer sa frontière pour tout le ravitaillement en carburant.*



EN VOL AU-DESSUS DE L'AFGHANISTAN PHOTO VADOR

*On a donc été réduit à un vol par jour et puis ce n'était plus que du QRA, on ne volait plus. Le Commandant ISAF a pris les choses en main en faisant venir un Antonov 124 qu'ils ont vidé de son carburant pour remplir les citernes. On contrôlait chaque camion venant du Pakistan et on a eu des refus de camions avec du carburant contaminé. Tout venait par le Pakistan par camion, il n'y avait pas de pipeline. Avec le transfert d'autorité à l'ISAF, c'était à l'ISAF de faire en sorte que les avions puissent voler. La Belgique payait le carburant, mais la manière dont il était disponible là-bas, c'était le travail de l'ISAF.*

#### LE CAPITAINE L.:

*Au départ de KAIA, l'environnement des vols est bien plus beau qu'à Kandahar avec les montagnes une fois que l'on a décollé. Les décollages se faisaient toujours de la même manière, nous avions une tactique pour éviter les tirs de missiles. Ce qui fait que depuis KAIA quand on tournait vers le Nord, nous étions obligés de passer de l'autre côté des montagnes qui sont juste au Nord de la piste, cela rendait les départs très « rock and roll ». Nous partions dans la vallée derrière la grande montagne, on se faisait toute la montagne à basse altitude et puis on montait, c'était pas mal du tout. Les missions étaient assez ordinaires mais nous pouvions voir de belles choses, comme les bouddhas de Bâmiyân, enfin, ce qu'il en restait. Ce qui m'a vraiment impressionné, c'est la manière dont ils avaient démolé ce pays. On voit tout ça d'en haut avec la caméra du LANTIRN et on se rend compte qu'il n'y a plus un bâtiment qui est entier. On remarquait que ce pays était en guerre depuis des décennies, c'était impressionnant.*

*Au moment de partir en Afghanistan, il y a eu pas mal de discussions entre KB et Florennes pour savoir ce que l'on allait prendre. Nous avions les GBU-12, GBU-10, sachant qu'en CAS il faut des munitions de petits calibres. Nous avions les options éventuellement d'armer la bombe pour la faire exploser 10 m au-dessus du sol pour une cible cachée dans les arbres ou ce genre de chose, cela a un meilleur effet. Le gouvernement belge a décidé qu'il n'y aurait que des munitions de précision en Afghanistan. Donc, nous sommes partis à Kaboul en 2005 avec, par avion, deux GBU-12 à guidage laser, le canon et le LANTIRN. Bien sûr, le LANTIRN était une nacelle de première génération avec ses caractéristiques: caméra CCD, caméra TV, pointeur laser et infrarouge. C'était déjà pas mal du tout. On pouvait faire jour-nuit. Le seul souci, c'est que pour une mission avec désignation laser, il faut que le lien entre la tache laser et la cible soit bien visible et sans interruption pendant un partie du temps de vol de la munition. Donc, nous avions une limitation liée à la météo. En Afghanistan, c'était relativement rare de ne pas trouver une solution pour tirer avec ce genre de nacelle. Par exemple, on pouvait avoir un avion qui illuminait la cible et un second qui tirait en dessous des nuages. Ou s'il y a une trouée dans les nuages, on peut utiliser un F-16 pour désigner la cible qui sera juste au-dessus de celle-ci et le second qui va lâcher dans les meilleures conditions la bombe sans voir la cible.*



VISION PAR LA NACELLE LANTIRN DU CENTRE DE LA VILLE PHOTO VADOR



LE MÊME CENTRE VILLE VU PAR LE PILOTE PHOTO VADOR

Les deux Apache se mettent en vol à basse altitude, tirent sur divers cibles et nous demandent de regarder si il y a des talibans qui s'échappent ou si il y a des activités autour de la ville. Au retour d'avoir été au ravitailleur, je vois les Apache en action avec des explosions partout en ville. Au même moment, à 500 mètres plus loin, je distingue des gens au sol faire leur marché. Ils ont tellement eu l'habitude des guerres et des explosions, que pour eux c'en est devenu normal. A partir de cet instant, nous avons un rôle de support au cas où il faudrait des moyens lourds. Les hélicoptères CH-53 Sea Stallion arrivent pour récupérer tout le monde. Je prends contact avec Trinity (l'ASOC) pour connaître la suite et celui-ci me signale que le TIC est toujours ouvert. Il ne comprend pas quand je l'informe qu'il n'y a plus personne et que c'est terminé... Il me demande d'attendre, me répond après 10 minutes qu'en effet c'est fini et nous donne l'autorisation pour rentrer sur KAF. A nouveau, cette mission aura duré six heures. A cette époque, lors du débriefing, nous travaillions avec des cassettes d'Ik30. Ainsi avec une mission de 6h, il manquait des éléments. Au final, ils ont eu deux blessés très graves et d'autres plus légers. C'est le genre de mission qui était très frustrante pour nous. En effet, on est au-dessus avec tout l'armement du monde, mais si on n'a pas quelqu'un au sol pour aider, on reste suspendu en voyant ce qui se passe sans pouvoir agir. De notre initiative, on ne va pas commencer à bombarder car on n'a aucune idée précise de ce qui se passe au sol, surtout en environnement urbain.

D'un point de vue personnel, j'étais de nouveau à 6h de mission pour le deuxième jour. Je pense qu'on n'a pas fait beaucoup plus long en Afghanistan, en tout cas avec des engagements. J'étais bien fatigué et j'ai pris un jour off après cela. C'était réellement deux jours de folie et c'était de loin les deux missions les plus impressionnantes de ma carrière.

Après ces deux opérations, nous avons reçu des lettres des deux JTAC et c'était franchement pas mal pour le détachement belge. On se rend compte aussi combien l'entraînement est primordial. Pour un jeune pilote qui n'avait jamais vu une opération, c'était très intéressant. J'avais un sentiment partagé entre la trouille, la frustration et le stress. Le fait d'entendre le JTAC en panique est prenant. Pour le même prix, je lui parle et 15 secondes plus tard, il est peut-être mort et là je ne sais plus quoi faire car j'ai plus personne pour m'informer de ce qui se passe au sol. Si cela devait arriver, on a des procédures pour travailler avec quelqu'un qui n'est pas qualifié JTAC

mais cela implique de prendre beaucoup de responsabilités et en général nous n'utilisons pas l'armement. Ce serait des passes ou des tirs d'intimidation dans une zone non habitée. Et même, cela reste délicat. Imaginons que je décide de tirer dans un champ pour intimider et qu'il y a un berger avec son troupeau en dessous d'un arbre que je n'avais pas vu et que je le blesse ou le tue... Sans quelqu'un au sol, cela devient très compliqué. Donc, oui le JTAC dans un conflit comme l'Afghanistan, c'est le gars que l'on ne peut pas perdre. C'est le problème de proximité que nous avons dans nos F-16. Si on compare avec les A-10 ou des Apache qui eux sont souvent Air Traffic Controller volant, ils vont voler beaucoup plus bas que nous et vont accepter de se faire tirer dessus. Ils travaillent encore avec des jumelles style guerre du Vietnam, ils n'ont pas le choix, ils doivent se rapprocher à un moment ou un autre.

Si je fais un parallèle avec la Libye, là-bas, on nous donnait une zone dans laquelle on savait qu'il n'y avait que des troupes pro-Kadhafi ou ennemies. Si je trouvais quelque chose, je faisais moi-même l'estimation des probabilités de dommages au sol et j'engageais ou non. Ce qui s'est passé vers la fin dans Tripoli pour certaines cibles, nous avions un drone qui nous parlait, enfin son pilote, pour nous renseigner sur les coordonnées exactes et les dommages possibles. Ensuite, on confirmait avec lui ainsi que le poste de commandement et on y allait. En Afghanistan, c'était différent car on a presque tout le temps des troupes amies au sol et aussi il y avait des villages un peu partout avec des risques pour la population. En Libye, les gens sont concentrés aux points d'eau et ils avançaient de point d'eau en point d'eau pendant des dizaines de kilomètres sans rien. Les armements étaient quasi similaires et pourtant c'est un tout autre style de guerre. C'était étrange de passer de l'un à l'autre.



EN MISSION AU-DESSUS DE LA VILLE DE KANDAHAR PHOTO VADOR



LE SNIPER FIXÉ EN POSITION VENTRALE EST L'ÉLÉMENT INDISPENSABLE POUR DU CAS

PHOTO VADOR

#### 6-9. TROP D'EMPRESSEMENT.

##### LE MAJOR C.:

Un jour, lors d'un vol, nous sommes appelés sur une zone où une patrouille vient de se faire engager avec des insurgés qui sont toujours dans le bâtiment. Nous volions au-dessus de 10.000 pieds pour éviter toute menace de tir venant du sol et nous devons observer le site. Cela commençait à durer et il fallait penser à un plan pour le ravitaillement. On organise la procédure standard avec un F-16 qui reste sur l'objectif et l'autre qui va se ravitailler. C'est ce que l'on appelait faire un yo-yo entre les deux avions pour qu'il y ait en perma-



MANŒUVRE ÉVASIVE AVEC LARGAGE DE CHAFF ET DE FLARE.

PHOTO YADOR

nence un appareil au-dessus de la zone pour supporter le JTAC. Nous sommes restés là au-dessus quasi 1h30 à ne rien faire. On distinguait bien le building et le JTAC nous envoie les coordonnées et les instructions. Il faut bien suivre la procédure dite des 9 lignes à remplir. Toute la coordination est faite, l'altitude, les coordonnées, les questions réponses... Mais rien ne se passe. La situation étant en stand-by, je pars maccrocher au ravitailleur. C'est à ce moment précis que mon ailier me contacte et m'informe qu'il doit effectuer une passe. La procédure est claire, je dois être présent pour la passe au canon. Il est nécessaire de descendre en dessous de 10.000 pieds pour réaliser cette manœuvre et on s'expose à d'éventuels tirs ennemis. L'idée était donc d'avoir un F-16 parfaitement concentré sur le tir au canon pendant que l'autre surveillait la zone pour prévenir d'un éventuel danger. Je préviens mon ailier de se préparer et que j'arrive au plus vite. Nous étions à 70 kilomètres l'un de l'autre. J'étais en discussion avec mon ailier tout en me concentrant sur la manœuvre avec le tanker. Je prends le minimum du fuel nécessaire puis je déconnecte et file en supersonique, dans pareil cas, on s'en fout. Dans la précipitation, j'oublie de refermer la trappe qui sert au ravitaillement. Or sur F-16, si cette trappe n'est pas fermée, il n'y a pas de transfert possible entre les réservoirs. En fait, le carburant est extrait des bidons externes et remis dans les ailes, puis de là vers le fuselage de l'avion et ensuite il est transféré au moteur. Lorsque la trappe est ouverte, les bidons sont bien remplis mais le fuel n'est pas pris de ceux-ci. Donc pour un total de 12.000 livres (lbs) de fuel, j'en ai bien 4.800 dans mes bidons et je le vois bien sur mon indicateur via l'aiguille. Cependant pour avoir le détail, je devais tourner un switch pour voir la répartition, mais mon total était le bon. Je ne fais pas attention en pensant que j'ai plus qu'assez et je pars au plus vite. En plus, la porte n'était pas certifiée pour voler supersonique. Sans alarme, je ne me rends compte de rien. Arrivé sur la zone, un des indicateurs du tableau de bord de l'avion m'alerte: attention "trapped fuel". Dans le rush avec l'adrénaline, je vois bien l'indication mais je préfère d'abord gérer la situation avec mon ailier et nous verrons bien après, d'autant que je venais du tanker. Mon appareil commence par vider ses réservoirs d'ailes alors que j'ai encore du fuel dans mes bidons, d'où l'avertissement. Le manuel du F-16 nous renseigne qu'en postcombustion (PC) pendant une certaine période, l'avion n'arrive pas à prendre suffisamment le fuel des bidons et donc il prend un peu de fuel des ailes, me disant que cela se corrige lorsque l'on sort de la postcombustion. Je me rassure



DE CONSTRUCTION AMÉRICAINE, LE F-16 A DÉJÀ ÉTÉ VENDU À PLUS DE 4.500 EXEMPLAIRES DANS LE MONDE

PHOTO YADOR

## CHAPITRE 9: ANECDOTES

### UNE METEO CONTRASTÉE: LE COLONEL C.:

L'environnement à KAF est souvent très sec, ce qui est bon pour les avions. Par contre, la poussière comme de la farine qui rentre partout, pouvait poser des problèmes. En plus, en hiver nous avions droit aux tempêtes.

En février ou mars 2013, j'officialisai en tant que DetCo. Nous avons eu une tempête de grêle et le service météo ne l'avait pas vue venir. Il y avait des grêlons comme des balles de golf. Heureusement, nos F-16 étaient protégés par des petites hangarottes en tôle. Résultat, on a eu des véhicules avec des pare-brise brisés, les gouttières foutues, etc. C'était secondaire quand on pense que toute la flotte des hélicoptères à KAF ne pouvait plus voler. Ils ont remplacé 500 pales d'hélicoptères. Des dizaines d'avions de transport, qui se trouvaient sur le parking, ont été cloués au sol. On aurait cru que quelqu'un était venu avec un marteau pour taper un bon coup tous les 20 cm sur les ailes et le fuselage. Il a fallu faire venir des spécialistes de chaque pays pour tout réparer. C'était incroyable de voir les résultats. Les forces afghanes, qui opéraient avec des Cessna 208, ont déclassé toutes leurs machines. Je volais ce jour-là. On ne s'était pas rendu compte des dégâts car nous attendions dans nos hangars. Une fois la tempête terminée, nous sommes partis en mission.

L'Afghanistan, cela peut être sauvage!

Quand il pleut, il pleut! Un orage en Belgique, c'est pour me faire rire. Confronté à un orage en F-16 là-bas, c'est autre chose. La base de KAF a été bétonnée, mais je me rappelle le début où après une averse, les fossés se remplissaient avec de la boue qui pouvait sécher durant de longues semaines.

### LE CAPITAINE L.:

En janvier 2014, avec des conditions météorologiques épouvantables, nous étions avec mon allier au QRA. Tous les autres avions étaient indisponibles notamment à cause des conditions météo. Soudain, le téléphone sonne. C'était pour nous. Nous devons y aller dans ce foutu temps! Il faisait nuit et nous avons traversé un cumulonimbus (ou



UNE MANIÈRE DE S'ORIENTER À KAF...

PHOTO VADOR

CB) sans réellement le voir sur le radar. La surprise était totale, car il était très violent avec des éclairs partout. On a rebrousse chemin vers KAF à peine après 10 minutes de vol, en brûlant du carburant pour venir se poser. En rentrant au parking, nous avions deux bombes cassées ainsi que la tête d'un missile AIM-9M détruite. Les éclairs avaient troué les têtes des bombes et du missile. Ils n'étaient donc plus opérationnels. Avec ces bombes modernes et tous leurs senseurs de haute précision, il faut vraiment éviter les impacts d'éclair. Cela ne peut pas activer la bombe mais bien casser le système de guidage.



LE RAVITAILLEMENT CRÉPUSCULAIRE DU NUIT PERMET D'OPÉRER H24. LES MISSIONS À L'AUBE N'ÉTAIENT PAS LES PLUS FACILES

PHOTO VADOR

Dans les régions montagneuses, nous devons être prudents en descendant à travers les nuages dans une vallée pour venir aider des troupes au sol. Ou encore venir de nuit sans lune et sans lumière au canon dans une vallée. C'était parfois très chaud. L'entraînement, par exemple en Norvège, par mauvais temps est très utile pour ce type de manœuvre.

### LA FATIGUE AU RENDEZ-VOUS: LE COLONEL P.:

Ces missions, qui commencent à trois heures du matin, je m'en souviendrai toute ma vie. C'était très éprouvant, le corps était complètement dérégulé. J'ai eu beaucoup de mal. Pour ce type de mission, je devais être debout à minuit. Comment est-ce possible en ne s'endormant pas avant 21h? Il fallait voler avec des allumettes entre les yeux. On peut refuser de voler mais tout le monde a ses horaires de mission. A chaque minute, on pleure pour que cela se termine. On est tellement fatigué. Et comme par hasard, on a toujours le lever du soleil en pleine figure. C'était vraiment le plus dur pour moi. Nous avions été consulter un médecin français sur place pour avoir des pilules pour aider à s'endormir. En tant que pilotes, nous logions dans des containers car une tente bloque très mal l'obscurité. Mais cela restait dangereux aussi pour le personnel du sol. On a eu un technicien lors d'OGF-1 qui a fait tomber un Flare brûlant par terre en dessous d'un avion rempli de carburant et armé de bombes! Tout

ça dû à la fatigue. C'est son collègue qui a fait un geste héroïque en prenant le Flare à la main pour le jeter hors du shelter. Il était bien brûlé.

A cause de ce genre d'incident, on est passé à six avions déployés au lieu de quatre. Ce qui a permis de pouvoir faire deux missions simultanément et de diminuer les temps de travail journalier notamment pour la maintenance.

Une autre anecdote au niveau de la maintenance: on a eu des réceptacles de ravitaillement en vol sur nos F-16 qui ont été détériorés. En effet, par manque de ravitailleurs, l'USAF avait beaucoup moins de "boomer operator" expérimentés. L'un après l'autre, tous nos F-16 et ceux des Hollandais avaient ce problème de réceptacle. C'est devenu un sérieux problème. Heureusement, nous avions deux avions de réserve.

### UNE BONNE BIÈRE: LE CAPITAINE D.:

Lors d'un ravitaillement en vol, j'étais connecté à un KC-135 Stratotanker, en discussion avec le "boomer". Celui-ci avait laissé le micro ouvert avec son cockpit et j'entends le Commandant de bord lui demander d'où je viens? Je lui réponds: « De Belgique, de la région d'Anvers, je suis basé à Kandahar. » Par politesse, je leur