

Du 31 octobre au 25 novembre 2016, l'escadron d'entraînement 3/8 « Côte-d'Or » a été déployé sur la base aérienne 126 de Ventiseri-Solenzara. Sa mission : assurer le remorquage d'une cible.



Diaporama photo



Le pilote de l'Alphajet délove la cible. La patrouille de Rafale vérifie que l'opération se passe sans incident.

LE «CÔTE-D'OR» BAT LA CAMPAGNE



Capitaine
NICOLAS
Pilote

« C'est mon premier biroutage en campagne de tir. Dans cette configuration, le domaine de vol de l'Alphajet est particulièrement réduit. Il faut éviter de manœuvrer l'avion comme on en a l'habitude. C'est vraiment rassurant d'avoir un pilote de l'escadron en place arrière pour être lâché biroutage. Nous pouvons ainsi prendre nos marques en toute sécurité et bénéficier de ses conseils avisés. »

Escadron de ciblerie, 6h00Z. Dans le local réservé aux escadrons remorqueurs, un pilote de l'escadron d'entraînement 3/8 « Côte-d'Or » prend les dernières informations météo avant le vol par téléphone. « Overcast jusqu'à 8h30Z ! », annonce le capitaine Julien. En clair, il indique que le premier tour de biroutage est annulé car la couche nuageuse est trop importante. « Il faut impérativement voir la mer pour être capable de déceler un bateau qui entrerait dans la zone, explique le capitaine Julien, pilote au « Côte-d'Or ». Nous avons des paramètres de sécurité à respecter. Le plancher est de 5 000 ou 10 000 pieds (entre 1 500 et 3 000 mètres) en fonction de la distance de la côte ; il ne faut pas aller en dessous. De plus, nous devons avoir un minimum de 3 000 pieds (900 mètres) d'étagement par rapport aux nuages. »

TARMAC DE LA BASE AÉRIENNE CORSE, 8H00 Z

Plusieurs fois par an, le « Côte-d'Or » est sollicité pour une campagne de tir air-air au profit des Rafale, des Mirage 2000-5 ou des Mirage 2000 RDI. Ainsi, pendant une durée de deux à quatre semaines, selon le besoin de qualification des jeunes et l'allocation en munitions, les pilotes de l'escadron se relaient pour assurer le

remorquage des cibles, appelé biroutage. Armuriers, mécaniciens de piste, spécialistes de la ciblerie sont à pied d'œuvre autour des aéronefs. Deux pilotes vêtus d'une combinaison étanche, affectueusement appelée « gloulou », se dirigent vers les Alphajet. Ils entament le tour avion en portant une attention particulière à la nacelle rouge située sous l'avion. Il s'agit du pod contenant la cible acoustique, la TAC 100. « L'escadron de ciblerie installe une nouvelle cible sous l'avion entre chaque tour pour qu'elle puisse être utilisée en vol », détaille le lieutenant-colonel Pierre-Yves Raulot, commandant en second le « Côte-d'Or ». Le tarmac se remplit des grondements assourdissants des Rafale et de ceux plus discrets des Alphajet. Un à un les aéronefs se dirigent vers la bretelle d'accès à la piste, puis décollent.

Le pilote de l'avion remorqueur autorise le tir

DELTA 67, AU LARGE DE LA CORSE, 9H00 Z

Un équipage de l'escadron d'hélicoptères 1/44 « Solenzara » est en alerte SAR (search and rescue - recherche et sauvetage), prêt à intervenir. Pendant le créneau de tir air-air, cette alerte est réduite à 15 minutes. Parvenu au-dessus de la mer, l'Alphajet est

rejoint par la patrouille de Rafale qui effectuera le premier tir. Il délove ensuite la cible sous l'œil attentif des chasseurs. Les 540 mètres de câble qui relie la cible à l'avion se déroulent rapidement. « Champ vert », annonce à la radio un adjudant de la ciblerie responsable de la restitution. Cette indication signifie que la cible est opérationnelle : elle écoute. Après avoir vérifié l'absence de bateau dans la zone, le pilote de l'avion remorqueur, officier de tir, autorise le Rafale à entrer en action. « En cas de vent fort, nous devons faire attention à rester dans la zone, explique le lieutenant-colonel Raulot. Il faut trouver les bonnes conditions pour que les chasseurs réussissent leur tir. Selon la météo, cela peut s'avérer complexe. » L'Alphajet se met en virage vers la droite. Le premier Rafale pénètre à l'intérieur

du cercle ainsi formé et entame sa séquence de tir sur la cible. Cette dernière, composée d'une voile textile de 4 x 2 mètres, comprend au centre un tube en acier contenant le système acoustique. « 2 et 5, je répète, 2 et 5... », indique l'adjudant de la ciblerie. Cela correspond au nombre d'obus écoutés par la cible dans un rayon

de 6 mètres, puis de 10 mètres. Avec deux obus placés dans le cercle central, le tir est validé. Les résultats sont transmis après chaque passe.

RETOUR SUR LA BASE, 9H40Z

« L'avion consomme beaucoup car la traînée due à la cible est importante, précise le commandant Olivier. De plus, l'Alphajet ne peut emporter que son plein interne avec par conséquent une autonomie limitée. Si le largage ne se passe pas comme prévu, il y a une forte contrainte temporelle car le carburant décroît énormément et il faut se débarrasser de cette cible. La procédure d'urgence : faire un virage serré pour brûler le câble ! » Depuis la base aérienne, les contrôleurs aériens déclenchent la sirène. Trois minutes après, le pilote largue la cible dans un bac à sable à proximité de la piste. Il part ensuite au break avant de se poser. Tradition oblige, les pilotes du « Côte-d'Or » ont mis en place un défi pour la précision du largage de la cible dans le bac. Un système de points récompense les pilotes qui réussissent le largage parfait. « Quand il y a du vent ou que le pilote ne voit le bac qu'au dernier moment en raison de faibles visibilités, cela peut être très compliqué », affirme le lieutenant-colonel Raulot. ■ J.-I. N.



Aviateur
CAROLINE
Agent d'opérations

« C'est ma première campagne de tir. Être détachée en Corse, c'est vraiment intéressant. Cela me permet de découvrir une facette du travail en dehors de l'escadron. J'assure le suivi de l'activité opérationnelle des pilotes détachés pour la campagne de tir. Chaque heure de vol est répertoriée dans un logiciel pour la mise à jour du carnet de vol des pilotes. »