



Rubrique Historique de GUERRELEC N°15

*« Si vous n'écrivez pas votre propre histoire,
personne ne l'écrira pour vous »*

Jean-Paul SIFFRE

De l'utilité de posséder un ou plusieurs avions SIGINT dans sa panoplie

L'opération « Alysse » a été créée par la résolution 688 du Conseil de Sécurité des Nations Unies (avril 1992). Elle était la composante française de l'opération « Southern Watch » et avait pour but d'assurer la protection des populations chiites du sud de l'Irak opprimées par le régime de Bagdad. Tout avion militaire irakien était interdit de survol au sud du 32° parallèle. Afin de faire respecter cette « No Flight Zone », trois pays, les USA, la Grande-Bretagne et la France, déployèrent des éléments aériens sur la base de Dhahran en Arabie Saoudite.

L'histoire qui va être racontée commence en mars 1995 : le dispositif britannique est fort de six Tornado GR1 à Dhahran et d'un ravitailleur VC-10 stationné sur l'aéroport de Manama à Bahrein. Les Etats-Unis ont, pour leur part, déployé des F-15 C, des F-16 CJ Bk 52, une batterie de missiles « Patriot » à Dhahran, des ravitailleurs KC-135, des avions SIGINT RC-135 sur la base de

Riyad Military ainsi que des avions de reconnaissance U2 à Taif. Le dispositif comprend également des ravitailleurs KC-10 aux EAU et une importante flotte d'avions de transport, sans oublier un porte-avions croisant en permanence dans les eaux du Golfe. Quant à la France, elle maintient six Mirage 2000 C (trois Mirage 2000 RDM et trois RDI), un ravitailleur C-135 FR à Dhahran et un Nord 262 à Riyad Military. Il faut noter que ce Nord 262 sert d'avion de servitude à la coalition et est à cette époque très prisé des Américains voulant se rendre à Dhahran. Il transporte également le courrier entre les deux points.

Au passage, je voudrais donner une idée des effectifs alliés stationnés à Dhahran : les Américains sont 3 300 personnes, les Britanniques, 330 et les Français, 114, y compris le médecin PN, les commandos de l'air, les Transmissions et le bureau postal militaire. Il est vrai que les avions français ont besoin de beaucoup moins de personnels de support

que les autres avions. Cela ne les empêche pas d'effectuer 100 % des missions assignées. En plus des Mirage 2000, le détachement « Alysse » reçoit de temps à autre des Mirage FICR ou des Jaguar. Deux fois par an, un Transall « Gabriel » se déploie également sur la base de Dhahran. C'est le cas en mars 1995.

Commandant le détachement français à Dhahran depuis le 30 novembre 1994, j'ai donc à accueillir le « Gaby » et effectue deux missions à bord. Les deux missions sont très utiles pour la coalition. Jugez plutôt : le 22 mars 1995 à 4 heures du matin, après un repas pris au mess d'alerte de l'US Air Force, l'équipage se dirige vers le Transall « Gabriel » n° 216 qui est gentiment stationné à côté des Mirage 2000. Il est arrivé deux jours auparavant en provenance de Metz et, après une escale à Solenzara, a rejoint Dhahran lors d'un vol direct, ravitaillé en vol à la verticale de la Crête par un Transall ravitailleur venu de Djibouti. Le décollage est effectif à 5 heures pour une mission de sept heures qui va nous amener à effectuer une patrouille d'écoute le long de la frontière entre l'Arabie Saoudite et l'Irak.

Au retour de la mission, bien que l'ayant remarqué en vol et après analyse des PV d'écoutes, nous devons constater que nous avons découvert un nouveau radar de surveillance de type « Flat Face ». Celui-ci émet depuis la périphérie sud de Bagdad. Confrontant chaque jour les résultats avec nos Alliés, je déclare lors du « coalition briefing » que nous avons découvert une nouvelle menace. Le général américain commandant le dispositif US s'étonne de notre trouvaille et m'interpelle en ces termes : « Vous les Français, vous déployez aujourd'hui un avion SIGINT et, lors de la première mission, vous découvrez un nouveau radar ennemi alors que nous avons journalièrement des RC-135 dans la zone et des satellites et que nous n'avons rien entendu de nouveau ». Respectueusement, j'insiste en vantant le matériel qui équipe notre vecteur d'équipe.

Et le général de répondre qu'il en aura le cœur net dès le lendemain car il va lancer une mission de reconnaissance avec un U2 pour nous confondre. Le lendemain, la mission a eu lieu et le U2 a ramené la photo de ce « Flat Face » prise dans les quartiers sud de Bagdad. Le général argumente que c'est par hasard que nous avons trouvé le radar. Je lui demande en retour comment les vecteurs américains, en alerte permanente, ont pu ne pas voir ce radar ? Sa réponse est évidente : « Votre matériel est très performant ... ». Alors les Américains commencent à se méfier de ces « Frenchies ». D'ailleurs ils n'en sont toujours pas revenus !

Cependant l'estocade va être portée trois jours plus tard. Même heure de décollage de nuit, même équipage avec, comme commandant de bord, le commandant Thual et, comme dirigeur SIGINT, le capitaine Belkadi (le dirigeur SIGINT est le chef de l'équipage technique d'écoute). Après trois heures trente de vol, alors que nous avons une aile en Arabie Saoudite et l'autre en Irak, je me trouve dans le poste de pilotage de l'avion lorsque le capitaine Belkadi entre dans le poste en nous annonçant que nous sommes en train de nous faire intercepter par un MiG-25 « Foxbat » irakien. Après une réaction de surprise, je lui demande de nous expliquer comment il peut savoir qu'il s'agit d'un MiG-25. Calmement, il nous raconte qu'à force d'effectuer des missions dans les couloirs de Berlin, il sait que les pilotes de ce type d'avion sont équipés d'un système radio muni d'un laryngophone et non d'un micro et que le son de la voix émise est particulièrement reconnaissable. La fréquence radio sur laquelle trafique le pilote avec la station radar qui lui permet d'effectuer sa mission a été interceptée par le système COMINT embarqué dans les Transall « Gabriel ». Le « Foxbat » vient dans notre direction. Rapidement, grâce au système ELINT de bord, nous détectons l'émission de son radar. Ces deux éléments (radio et radar) lèvent toutes les ambiguïtés.

L'avion vole toujours dans notre direction et le doute n'est plus possible quant à l'issue de l'interception. L'AWACS américain qui patrouille dans la zone et qui n'a encore rien détecté est immédiatement prévenu. L'avion-radar avertit une patrouille de F-15C « Eagle » en alerte en vol qui est rapidement guidée vers l'intrus. Nous observons alors le MiG-25 faire rapidement demi-tour. Cela prouve également que le système d'alerte de défense aérienne de Saddam Hussein était en meilleure santé que ne voulaient le montrer les organigrammes circulant dans les états-majors.

Soulagés par le demi-tour de l'avion irakien nous poursuivons la mission d'écoute et la moisson de renseignements afférente. Sept heures plus tard, un contact est repris avec le sol sur notre base de Dhahran. Lors du « coalition briefing » du soir, les commentaires sur cet incident vont bon train alors que les Américains ne reviennent pas de l'acuité du renseignement que nous leur avons transmis. Mais c'est le lendemain que nous découvrons la raison du vol de ce MiG-25 : chaque soir, la coalition émettait un document sur lequel étaient consignés tous les vols prévus pour le lendemain. Tous les vols, sauf les vols des avions U2 qui font l'objet d'une parution « for US eyes only ». Pourquoi donc ce MiG-25 venait-il vers nous ? Tout simplement parce qu'à notre verticale, aux environs de 65 000 pieds (de l'ordre de 20 000

mètres), évoluait précisément un U2 en mission de reconnaissance. Il n'était donc pas étonnant que la défense aérienne irakienne réagisse.

Avions-nous évité un incident majeur qui aurait pu engendrer un regain de tension ? Pour sûr, la réponse est positive. Il est vrai que la haute connaissance de l'ordre d'opérations des armées soviétiques et est-allemandes évoluant en RDA par les équipages de nos avions SIGINT a été déterminante dans la découverte de l'intrus. Par ailleurs, les matériels SIGINT équipant nos avions ont toujours été très performants.

A partir de ce jour, le général de l'USAF et le Group Captain responsable du détachement de la RAF nous ont regardés d'un autre œil. Je dois dire que, par la suite et sur de nombreux autres théâtres d'opérations, ce sont souvent les systèmes ELINT français, par exemple au Kosovo, qui ont mis en évidence ce que les autres membres des différentes coalitions auxquelles nous appartenions n'arrivaient pas à localiser précisément.

Pierre-Alain ANTOINE
Comité Historique de Guerrelec

Comité Historique de Guerrelec : B. Agnard, P-A. Antoine, G. Moulard
Rubrique Historique N°15 - Décembre 2008 © Guerrelec