



Rubrique Historique de GUERRELEC N°10

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

Jean-Paul SIFFRE

LA GUERRE ELECTRONIQUE SUR JAGUAR »

Un avion entré dans l'histoire

Voici bientôt deux ans que les *Jaguar* de l'armée de l'air sont absents du ciel de France et des théâtres d'opérations où ils se sont distingués pendant trente deux années. Désormais, cet avion est entré dans l'histoire de l'aéronautique...

D'excellents livres ont été publiés qui retracent la saga du célèbre chasseur. Parmi les plus récents, citons le très complet « *Le Jaguar, félin franco-anglais* » d'Alain Vezin et « *Jaguar, l'adieu aux armes* », superbement illustré, d'Alexandre Paringaux.

Reprenant la formule de l'appel à témoignages déjà utilisé pour son premier livre « *La Guerre Electronique sur Mirage IV* », le Comité Historique de l'Association *Guerrelec* a entrepris la réalisation d'un nouvel ouvrage collectif consacré à « *La Guerre Electronique sur Jaguar* ». Comme le précédent, ce livre sera publié aux Editions Lavauzelle. Il devrait être disponible en librairie au cours de l'automne 2007.

Pour aider les amateurs à patienter encore quelques mois, cette Rubrique Historique vous présente en avant-première la liste des principaux témoignages qui composeront ce livre, ainsi qu'un large extrait de la contribution de Daniel Carrasco qui nous raconte la genèse de la GE sur Jaguar telle qu'il l'a vécue au sein de l'EC 2/11 « Vosges ».

A paraître aux Editions LAVAUZELLE :

La Guerre Electronique sur Jaguar



Les contributions des auteurs

Les origines du Jaguar

Alain Vezin

La politique GE de l'armée de l'air dans la période 1975-1980

Patrick Hénin

Les contre-mesures de la FATAC

Une vision de l'Etat-major - BPM au cours de la période 1975-1980

Jean de Carpentier

Les contre-mesures des avions de combat de l'armée de l'air, période 1976-1992

André Carbon

Conception des contre-mesures électroniques du Jaguar

Pierre Baratault

Le leurrage sur Jaguar

Les lance-leures BOZ et Phimat

Eric Jouslin de Noray

Le lance-leurres 5020

Jean-Jacques Derksema

La Guerre Electronique sur Jaguar :

La genèse (1978-1981)

Daniel Carrasco

La Guerre Electronique sur Jaguar, de 1979 à 1983

Pierre Amarger

Les Missions très variées de l'Escadron de chasse 2/11 « Vosges »

Pierre-Alain Antoine

La mission Martel sur le terrain de Ouadi-Doum, 7 janvier 1987

Sa préparation, ses incertitudes, sa réalisation

Pierre-Alain Antoine

La Guerre du Golfe (août 1990 - mars 1991)

Bruno Depardon

Red-Flag 85/4 : La Guerre Electronique aux Etats-Unis pour les Jaguar de la FATAC-

Bernard Agnard

Le polygone de Guerre Electronique

Pierre-Alain Antoine

Le Jaguar, banc d'essais pour du matériel de Guerre Electronique Israélien

Serge Cocault

Les contre-mesures d'autoprotection du Jaguar dans les essais OTAN

Pierre Roudaut

Expérimentations Guerre Electronique sur Jaguar

Bernard Plourdeau

La Guerre Electronique sur

Jaguar, La genèse (1978-1981)

Extrait, par *Daniel Carrasco*

En cette fin de décennie 1970, où en étions-nous vis-à-vis de la Guerre Electronique ?

La guerre du Vietnam était finie depuis quelques années ; nous savions que les Américains (merci au magazine *Aviation Week and Space Technology*) y avait rencontré plus qu'une forte opposition, qu'ils avaient développé des matériels pour contrer les diverses menaces électromagnétiques et qu'ils avaient mis au point des doctrines et des tactiques d'emploi. D'ailleurs, ils acceptaient de partager leur expérience au cours de stages payants en Californie avec certains chanceux d'entre nous. Mais pour les pilotes que nous étions à l'époque (n'oublions pas qu'on sortait d'une longue période sur F 100 « Super Sabre » qui ne nous avait pas, par ses équipements électroniques, spécialement rendus « GE minded »). Il faut reconnaître que la « guerre des ondes » n'était pas notre préoccupation essentielle. Des efforts étaient faits pour nous y sensibiliser (les conférences de routine sur les sempiternelles contre-mesures électroniques, mesures de protection électroniques et les contre-contre-mesures électroniques), mais nous étions loin de nous

douter qu'un jour la prise en compte de cette menace occuperait la même place que l'armement, la menace air-sol ou la chasse adverse dans la préparation de nos missions.

Donc pour l'escadron de chasse 2/11 « Vosges », basé à Toul-Rosières, qui avait été choisi pour assurer cette mission GE, il y avait un triple objectif : impliquer tout le personnel, apprendre à utiliser le matériel, et en faire profiter les autres.

Selon l'adage « Pas de réussite sans motivation, et pas de motivation sans but à atteindre », les débuts furent lents et incertains. En effet, comment motiver un pilote, quel qu'il soit, et surtout comment le former quand il n'a pas les équipements pour effectuer sa mission ? Ceci est tout aussi valable pour les mécaniciens. Il faut savoir que le Jaguar est arrivé au 2/11 en 1976-77, que la mission GE offensive lui a été officiellement attribuée en 1978, que le premier équipement, un *Phimat*, n'a été accroché sous l'aile d'un Jaguar qu'à la mi-1979 et que le premier brouillage effectif n'a eut lieu qu'en 1980 !

Il s'est donc agi, pendant toute la période, de se forger une culture dans un domaine totalement nouveau, à base de notions théoriques empruntées aux quelques documents existants (dont Aviation Week et l'ACP 169 !), aux enseignements rapportés du stage au 3595th navigation and EW Training Wing de Mather AFB (USA), et de bribes d'informations récupérées dans les Forces Aériennes Stratégiques (FAS). Ces dernières avaient une certaine avance dans ce domaine avec le Mirage IV ; elles allaient d'ailleurs utiliser certains matériels prévus pour le Jaguar.

Le côté positif de cette situation était que cette mission, unique et nouvelle dans le Commandement de la Force Aérienne Tactique (FATAC), donnait à l'escadron toute liberté pour « ouvrir les domaines », concevoir des tactiques, des procédures, et les expérimenter. Et c'est toujours un grand plaisir d'en savoir plus que l'Etat-major ...

En attendant, à partir de quelques brochures fournies par l'industriel, il a fallu faire preuve d'imagination et définir un programme d'instruction théorique sur les matériels annoncés, à savoir, dans l'ordre de leur arrivée prévue, le lance-leurres d'autoprotection *Phimat*, le brouilleur offensif *Calmar* et le lance-leurres électromagnétiques de grande

capacité *BOZ*, ce dernier n'étant quand même pas attendu dans un avenir proche. Quant aux *BOA*, *Barracuda* et autres *Barax*, on nous avait bien vanté leurs mérites mais leur arrivée était encore plus lointaine.

En parallèle, on s'intéressa à nouveau au détecteur de menaces du Jaguar qui avait été, il faut bien le dire, négligé jusqu'alors. Par les pilotes bien sûr, mais aussi par les mécaniciens à qui on signalait rarement s'il fonctionnait ou pas. On partit du principe que, tout en étant simplet et peu fiable, puisqu'il existait, il fallait s'en servir. A partir de réglages basiques, on a pu l'évaluer dans une partie de son domaine (entre autres sur les radars de veille *SRE* qui équipaient tous les terrains), mais pas sur d'autres fonctions (TWS)¹ qui correspondaient à des systèmes d'armes indisponibles encore pour nous. Au bilan, ce détecteur était et resta rudimentaire, mais il permit de sensibiliser pilotes et mécaniciens : c'était après tout le seul équipement GE que nous avions sous la main.

Globalement cette instruction resta sommaire et nous fimes confiance à nos capacités d'adaptation et de répétition, en nous disant que nous saurions approfondir ces connaissances le moment venu en présence du matériel. Tout en assurant les missions traditionnelles d'un escadron de chasse, et elles étaient nombreuses à l'époque avec les interventions en Afrique, une réflexion fut lancée pour démarrer un entraînement aérien cohérent afin d'être prêt à passer dans le vif du sujet quand le matériel arriverait. Dans un premier temps, à l'évidence, on scinda les missions de brouillage offensif et les missions de sensibilisation à l'autoprotection. En ce qui concerne ces dernières, sans la présence des équipements, on ne pouvait rien entreprendre qui soit tant soit peu utile et réaliste. Par contre pour le brouillage offensif en escorte (pour le *stand-off* on attendrait d'avoir réellement un brouilleur), on mit au point un programme de sensibilisation : d'une part des pilotes de l'escadron, en insistant sur la coordination indispensable inter-unités ainsi que sur les techniques de rassemblement sur des raids de toutes natures, et d'autre part, des pilotes des autres escadres en les habituant à voir rassembler au cours de leurs missions des Jaguar de Toul pour les escorter. D'où une nouvelle période de coopération entre les unités qui changeait des habituelles rivalités (bien agréables par ailleurs), et qui nous fit sortir de notre cadre quotidien.

C'est ainsi qu'à partir du printemps 1979, on participa à des escortes de missions de qualification au brevet de chef de patrouille d'autres escadrons qui, eux aussi, commençaient à prendre en compte la menace électronique et à de très nombreux raids d'exercice, français ou alliés, (Datex puis Exlog, Harmonie, Cloudy Chorus etc....) car la FATAC avait la volonté de nous intégrer de plus en plus dans son concept d'emploi.

Mais tout ceci restait bien fictif et ces missions d'escorte sont devenues lassantes car, après tout, la technique du rassemblement est une des premières manoeuvres qu'on apprend en école et, ensuite, suivre à distance une navigation conduite par un autre n'a rien de passionnant. On se doutait bien qu'avec les vrais équipements ce serait plus difficile compte tenu du surpoids et des indices de traînée annoncés, des réservoirs supplémentaires qu'on ne pourrait plus avoir, et de la relative sous-motorisation du Jaguar...Mais ceci sera une autre histoire. En attendant, on ne manquait pas de travail.

A suivre dans ...

La Guerre Electronique sur Jaguar à paraître aux Editions Lavauzelle.

Bernard AGNARD

Président du Comité Historique de Guerrelec

¹ **Track While Scan** : radar de poursuite de certains systèmes sol-air, dont le SA 2.

² **Copyright Photos** : A. Paringaux (page 1), B. Agnard (page 2), A. Vezin (pages 3 et 4).