

La journée se poursuit sur un rythme soutenu de sorties, sur les divisions Madinah, Hammourabi et Tawakalna de la Garde Républicaine. Les *strikes packages* vont se succéder toute la journée, sans interruption, en particulier depuis les porte-avions Kennedy et America.

**11H00**, depuis avant-hier, la coalition a relativement épargné le secteur nord. L'ensemble des opérations se concentre dans le sud et dans le centre de l'Iraq. A Qayarah, seuls quelques projectiles largués par les B-52 sont venus faire des dégâts, à l'intérieur et à l'extérieur de l'enceinte.

Le 79 reste en alerte, car les voisins turcs n'ont pas encore eu l'occasion de s'exprimer. En effet, la base aérienne d'Incirlik, située dans la banlieue d'Adana, presque au bord de la méditerranée, reste pour l'instant muette. Pourtant, depuis le mois de décembre, dans le cadre d'exercices de l'OTAN, elle héberge un détachement des Forces armées américaines en Europe : une vingtaine de F-111E et deux douzaines de F-16C. Ces avions appartiennent au 23<sup>ème</sup> escadron de la 52<sup>ème</sup> escadre de chasse basée en Allemagne, à Spangdahlem. J'oubliais, une dizaine de F-15C et quelques KC-135. Mais la Turquie traîne les babouches pour autoriser cet énorme déploiement aérien à intervenir chez le voisin iraquien. Le Président Turgut Özal a attendu le 17 janvier, c'est à dire avant hier, pour autoriser des opérations depuis Incirlik.

L'état-major iraquien a donné des consignes strictes pour s'assurer de la disponibilité des radars de surveillance avancée dans le nord de l'Iraq, en particulier ceux qui pointent vers l'ouest. Pour l'instant, la Syrie n'a pas donné son feu vert pour le survol de son territoire, mais dans les milieux bien informés on s'accorde à dire que cela ne devrait pas tarder.

## Le lion est mort...

11H40, un *strike package* de 16 F-16 décolle depuis Incirlik, direction plein est, accompagné de deux patrouilles de quatre F-15, "Conan" et "Rambo", qui vont assurer la couverture aérienne durant toute la mission. Les huit F-15 se positionnent à quatre kilomètres du *strike package*, de chaque côté, et balayent l'espace aérien devant la formation. S'ils détectent quelque chose, ils lancent l'identification et avertissent les F-16.

Pour faire bonne mesure, quatre F-4G équipés de missiles antiradar complètent le dispositif, protégés par quatre F-15, qui, si nécessaire, viendront donner un coup de main à Conan et Rambo. J'ai dû en oublier... Ah oui, l'AWACS, car le nord de l'Iraq héberge plusieurs bases aérienne d'où peuvent décoller les avions de Saddam. L'AWACS va surveiller tout le périmètre, et donnera l'alerte dès qu'un chasseur iraquien aura l'inconscience de décoller.

12H10, le radar de surveillance de Sinjar repère le *strike package* par dessus l'épaule de la Syrie, entre Viransehir et Mardin. "Détecter"... pas vraiment, plutôt, complètement brouillé. Le contrôleur sait très bien que les avions américains ne couperont pas par la Syrie. Il sait aussi que les cibles potentielles du nord de l'Iraq se situent à l'est. Hors donc, compte tenu de la vitesse du vent et de l'âge du capitaine, les avions américains devraient continuer au-dessus de la Turquie le plus longtemps possible. Le centre de commandement du secteur nord donne l'ordre de décoller à Qayarah.

12H16, le commandant d'escadron, Kifah, et son équipier, le lieutenant Nihad Natiq, décollent et se dirigent vers l'est, en direction de Kirkuk, pour se positionner en PAC entre Makhmour et Kirkuk. Ils sont tous les deux équipés de deux Super 530, deux MAGIC 550, et deux *pods* Remora. Personne ne connaît exactement la destination des avions de la coalition, mais dans le coin, les cibles potentielles ne manquent pas : les installations pétrolières de Kirkuk, le commandement du secteur nord de la défense aérienne, la base d'Al Hurriya, etc. Comme souvent dans cette région, en fonction du vent au sol et du vent cisailant en moyenne altitude, une mince couche de poussière se forme entre 500 mètres et 1500 mètres. La nappe de brouillard minéral, de faible épaisseur, n'entrave pas la visibilité verticale, par contre, elle pénalise la visibilité oblique car la couche de poussière s'installe sur toute la région. Les deux pilotes de Mirage choisissent, pour

l'instant, de voler au-dessus, vers 2000 mètres. Kifah se dit qu'une mauvaise météo devrait aussi pénaliser ceux d'en face.

Avec des radars de surveillance totalement aveuglés, le secteur nord n'a pas réussi, pour l'instant, à repérer les avions ennemis. Il se contente d'estimer leur position depuis 12H10, lorsque Sinjar les a détectés. Mais impossible pour le secteur de transmettre un vecteur d'interception. Faut pas rêver...

- Nasser de contrôle au sol. Avion ennemi arrivant du nord.

Au même moment, de l'autre côté de la frontière, le ballet des ravitaillements se met en place.

Ce n'est pas la porte à côté Kirkuk lorsqu'on vient de si loin : d'abord 610 kilomètres le long de la frontière syrienne, en haute altitude, puis 130 kilomètres de plus pour atteindre le *turning point* au nord-est d'Hakkiari, dans le Kurdistan turc, et ensuite plein sud pour traverser la frontière et s'enfoncer en territoire iraquien jusqu'à Kirkuk, soit 250 km de plus. Presque 1000 km à franchir. Voilà pourquoi les KC-135 vont assurer plusieurs hippodromes le long de la route. Un premier, juste après le décollage et un second, avant de virer plein sud et franchir la frontière.

Avec son trouillomètre à zéro, Kifah ne sent pas bien l'affaire. D'autant plus qu'aujourd'hui, son numéro 2, Nihad, fait son baptême du feu. Sa première mission de guerre. Le leader prend la décision d'assurer la PAC sans trop réduire la vitesse, et de rester vers 950 km/h. Son radar, certainement aveuglé et brouillé, ne lui permet pas de repérer le *strike package* et les F-15 qui s'apprêtent à virer plein sud pour se diriger vers Kirkuk. Le secteur nord, totalement dans le potage, se trouve toujours dans l'impossibilité de transmettre une position précise des avions ennemis. Difficile de rester aux aguets et de surprendre les intrus, surtout que la PAC risque de ne pas durer très longtemps, car les deux F1 n'emportent aucun réservoir supplémentaire. A deux reprises, les pilotes semblent apercevoir un écho sur le scope radar, mais rien de tangible. Par contre, le détecteur de radar n'en peut plus d'aboyer, et le Remora fonctionne à plein tube. A 600 litres restant, Kifah n'a vraiment pas envie de faire du rabe :

- On rentre.

La patrouille reprend le cap 270, en direction de Qayarah, mais le retour à la maison risque d'être chaotique, avec un détecteur de radar et un Remora au bord de la crise de nerf.

Après le dernier ravitaillement avant l'Iraq, un peu comme les dernières stations service avant l'autoroute, les F-15 virent au sud et dépassent la frontière au niveau d'Aglica. L'AWACS leur signale la présence de chasseurs irakiens dans les parages. La formation continue plein sud, mais rapidement une cible apparaît sur les écrans radars des F-15. Légèrement à droite, dans l'axe, 74 kilomètres, c'est-à-dire, à la hauteur de Kirkuk. Ce qui correspond à la dernière position transmise par l'AWACS. Sveden, le numéro 4 de Rambo, accroche son radar et lance l'interrogation IFF. Pas de doute, c'est un avion ennemi. Il avertit la formation. A une distance de 37 kilomètres de la cible, l'écho radar se scinde en deux. Le leader de Rambo informe le leader de Conan :

- On vire à l'ouest pour l'interception. Vous continuez vers le sud.

Sveden, à 3000 mètres, et le numéro 3, 1000 mètres plus bas, accrochent sur une cible. La même ? Personne ne sait. Après deux échanges radios, les pilotes parviennent à discriminer les deux échos. Maintenant, chacun des deux radars prend en charge une cible différente : distance, 30 kilomètres, dénivelée, 2500 mètres sous Steven. Le leader et le numéro 2 de Rambo volent un peu plus en retrait, derrière, à quelques kilomètres. A 20 kilomètres, le numéro 3 et le numéro 4 tirent un premier Sparrow, pratiquement ensemble. Zéro pointé ! Les deux missiles percutent le sol. Mauvais choix pour ces deux cibles qui volent maintenant sous la couche, et sous la protection de Saint-Remora, le patron des chauffeurs routiers et des pilotes de F1.

Les deux EQ4 rejoignent le sud de la base de Qayarah. Le secteur prévient la formation Nasser :

- Deux avions sur le point de décoller. Ils rejoignent l'entrée de piste.
- OK.

Kifah et son numéro 2 sont encore loin. Ils viennent de traverser le Tigre un peu au nord d'Al Shirqat. Virage plein nord pour rejoindre les silos à grains d'Al Jarnaf, à 19 km de la piste. Le détecteur BF s'époumone toujours autant ! Les avions volent très bas maintenant, et les *pods* de contre-mesures assurent un maximum, comme disent les jeunes. Les deux Mirage se positionnent en longue finale sur la piste principale. Cap au 330. Kifah aperçoit, là-bas, les deux biplaces

qui décollent. 15 kilomètres... 10 kilomètres... le trajet retour semble éternellement long. Encore six kilomètres. Les deux pilotes subissent un horrible supplice qui consiste à réduire sa vitesse pour pouvoir se poser, tout en sachant que les ricains sont derrière, à fond les manettes. Kifah a l'impression d'être une pipe en plâtre à la foire du trône. Sortie des volets, du train, vecteur vitesse à la bonne incidence, et positionné sur l'entrée de piste. Vitesse : 240 km/h. Kifah transpire comme un paludéen qui aurait perdu ses comprimés de Nivaquine. Son équipier vole à sa gauche, pas loin derrière.

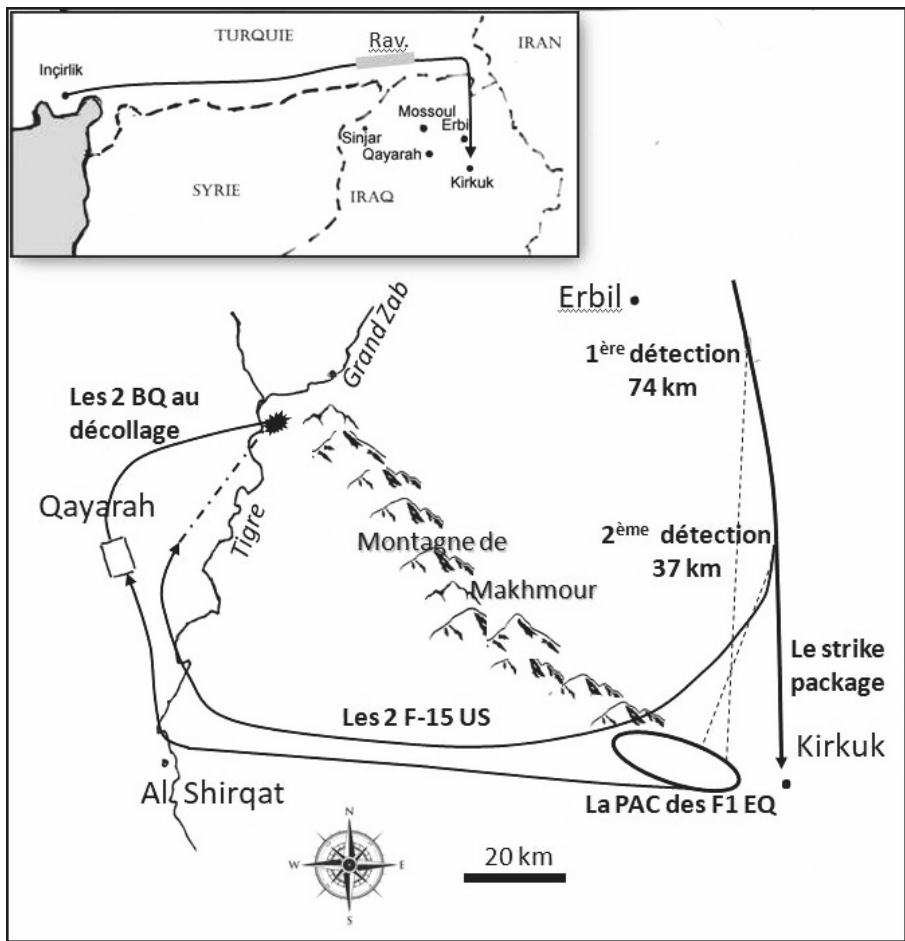


Figure 9 : Le lion est mort...

Les deux F-15 se rapprochent à grand pas si l'on en croit le niveau sonore des détecteurs de radar. Kifah a de plus en plus peur. Heureusement que les deux F-15 semblent avoir des difficultés à accrocher leur radar sur les deux proies. Dans la cabine des deux F1, le voyant orange de l'indicateur sphérique s'allume, accompagné d'un bip dans les casques. Les deux avions survolent la balise Marker extérieure. A cet instant, la radio se met à hurler. Kifah reconnaît la voix d'Hani Edriss, le leader de la patrouille "Asad"<sup>1</sup> :

- Missile ! *Breake* à droite.

Son coéquipier, Ziad Sobhi suit la consigne mais les deux BQ, à 2500 m de haut, vont se faire descendre par des AIM-7M, à quelques secondes d'intervalle. L'avion de Ziad se transforme instantanément en boule de feu. Pulvérisé ! Celui d'Edriss, touché sur le côté droit du fuselage, s'écrase sur le Djebel Makhmour, la petite chaîne de montagne qui culmine à 700 m, à l'est de Qayarah.

Le *base commander* braille à la radio :

- Nasser, posez-vous et dégagez le taxiway !

Kifah et Nihad se posent presque l'un à côté de l'autre. Mais Kifah flippe toujours autant. Le *strike package* américain se dirige certainement vers la base pour la nettoyer. Il se voit déjà canardé par les deux F-15 en plein roulage, sur la piste ou le taxiway. Par contre, son coéquipier, lui, ne se pose aucune question métaphysique, il déroule la procédure sans affolement. A peine atterri, Kifah se met debout sur les freins pour prendre la première bretelle qui se présente et pour rejoindre le taxiway au plus vite. Le pilote a déjà ouvert sa verrière et, dans la précipitation, s'est entaillé le petit doigt en manœuvrant le levier de commande. Il stoppe son avion sur le taxiway bien avant de passer devant la tour de contrôle et encore très loin des *shelters* de l'escadron. Il coupe son moteur, se débrêle et s'extirpe de la cabine. Ils ont fait ce genre d'exercice à l'OCU pour apprendre à sortir d'un avion en urgence. A une dizaine de mètres derrière, Nihad en fait autant, mais avec beaucoup moins de précipitation. Kifah se met à courir en direction de la tour sans attendre son reste. Dans moins de deux secondes le *strike package* va nettoyer tout ce qui bouge sur Qayarah. Le lieutenant colonel Mahdi Ahmed les rejoint dans un camion IFA W50 pour les évacuer vers l'infirmerie.

---

<sup>1</sup> Le lion.

- On ne va pas dans un bunker ?
- L'attaque a lieu en ce moment sur le centre de commandement de Kirkuk.

Le contrôleur du secteur nord vient de faire l'erreur de sa vie : il a fait décoller ces deux biplaces pour prendre en chasse des F-15 au nord-est de Mossoul. Sans Remora, les deux BQ sont allés au casse-pipes. En volant très bas et avec l'aide du Remora, Kifah et Nihad ont pu échapper au pire, par contre, les deux F-15 qui les poursuivaient ont accroché sans difficulté les deux biplaces lorsque ces derniers commençaient à prendre un peu de hauteur, pratiquement dans l'axe.

---

A la mi-journée, de grosses formations de F-16 réalisent une foultitude de missions, toujours dans le but de s'attaquer à de vastes objectifs, à l'aide d'un grand nombre de bombes, tout en profitant d'une défense iraquienne affaiblie. Mais ces missions restent peu efficaces avec un taux d'échec élevé dû à la complexité du dispositif et au mauvais temps.

### **Le fameux package Q**

Le package Q de la troisième journée restera dans les annales de l'opération Desert Storm. L'opération aérienne la plus importante, mais qui va laisser quelques ombres au tableau : mauvaise coordination entre deux escadres, précipitation dans la préparation, météo médiocre, deux F-16 descendus. Et surtout, la surprise de s'apercevoir que les défenses antiaériennes irakiennes n'avaient pas encore disparu.

Le plan : 72 F-16 attaquent des objectifs situés sur un axe sud-est nord-ouest, traversant Bagdad, au cœur de la défense aérienne. Chaque F-16 emporte deux Mark 84 et deux réservoirs. Le 388<sup>ème</sup> Tactical Fighter Wing assure le commandement de l'opération et engage 56 aéronefs basés à Al Minhad. 16 avions du 401<sup>ème</sup> Fighter Wing basé à Doha complète la flotte de F-16. Et en support, mesdames et messieurs : huit F-15C de Tabuk, pour la couverture aérienne et huit F-4G Wild Weasel de Shaikh Isa, pour contrer les défenses antiaériennes, deux EF-111 de Taïf pour le brouillage. On rajoute un AWACS, un Compass Call EC-130H pour brouiller les