

Opérations F-16 en Afghanistan : un appui aérien rapide, flexible et efficace

CÉDRIC KAMENSKY

Le lieutenant-colonel aviateur breveté d'état-major Cédric Kamensky a commandé en 2009 un détachement opérationnel à Kandahar dans le cadre des opérations F-16 en Afghanistan. Récemment, fort de ses 13 années d'expérience aux commandes du F-16, il rejoint pour un mois le centre de commandement des forces aériennes de l'opération *Unified Protector* à Poggio Renatico pour y coordonner les opérations belges au-dessus de la Libye.

Sinds 1 september 2008 leveren de Belgische F-16's van de Luchtcomponent, binnen het kader van de operatie Guardian Falcon, succesvol luchtsteun aan NAVO-grondtroepen vanuit Kandahar in Afghanistan. Dit artikel biedt de lezer een analyse van de verscheidene factoren die bijdragen tot het welslagen van een dergelijke missie en toont het nut aan van moderne gevechtsvliegtuigen binnen een hedendaags asymmetrisch conflict.

Dans le cadre des opérations menées en Afghanistan à la suite des événements du 11 septembre 2001, il est décidé à la conférence de Bonn en décembre 2001 de mettre en place un gouvernement intérimaire afghan qui sera épaulé par une Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS/ISAF), dont la légitimité est confirmée par la résolution 1386 des Nations unies. Alors que ce contingent international est dans un premier temps dirigé à tour de rôle par une nation participante, l'OTAN reprend officiellement le commandement de l'ISAF le 11 août 2003.

En 2005, la Belgique décide d'y engager quatre appareils F-16 à partir de Kaboul dans le cadre du renforcement temporaire des forces de sécurité pour les élections parlementaires du 18 septembre 2005. Cette première opération belge en Afghanistan, baptisée *Eastern Eagle*, débutera le 14 juillet 2005 pour une



période de six mois et ne sera pas prolongée. Trois ans plus tard, les cocardes belges réapparaissent dans le ciel azur de la région avec l'opération *Guardian Falcon* qui est lancée à partir de la base de Kandahar le 1^{er} septembre 2008.

Le conflit en Afghanistan se distingue d'un conflit classique : sur le terrain, les troupes de l'OTAN font face à une guérilla livrée sans merci par les insurgés qui tentent de semer la terreur et ainsi déstabiliser le régime en place. Face à ce type de guerre asymétrique, seule une approche holistique permet de l'emporter. Uniquement combattre les insurgés ne suffit pas, gagner les cœurs de la population locale, convaincre le peuple du bienfait de notre action en lui reconstruisant des bases saines pour un avenir meilleur est ici bien plus important. Notre mandat est donc clair. Les avions de combat doivent fournir un appui direct aux troupes de l'OTAN déployées sur le territoire afghan qui ont pour mission de sécuriser l'environnement dans lequel travaillent les équipes de reconstruction du pays. Cette tâche doit être menée avec la plus grande précaution afin d'éviter que la population locale ne subisse de dommages collatéraux, car cela aurait des effets désastreux au niveau stratégique.

Cet appui direct aux troupes au sol, appelé dans le jargon professionnel de l'aviateur militaire « *Close Air Support* » (CAS), est une mission extrêmement délicate et plus particulièrement dans les conflits asymétriques. Tout d'abord, elle implique de par sa nature une coordination étroite entre le vecteur d'appui (ici, notre avion de combat) et l'élément au sol *Forward Air Controller* (FAC), qui contrôle cet appui aérien. De plus, ce type de mission requiert une attention particulière au niveau de l'identification. En effet, la proximité des troupes soutenues mais parfois aussi celle des populations locales dans lesquelles s'immiscent les insurgés dépourvus d'uniforme rend la tâche réellement complexe. Enfin, le caractère dynamique de la mission CAS, où chaque intervenant doit constamment faire face à l'imprévu et réagir dans des délais extrêmement courts de manière coordonnée et mesurée est également un facteur qui la rend si ardue. Pour parvenir à réaliser cela de manière efficace et sans bavure, il est donc indispensable de former correctement son personnel avec un entraînement de qualité (nombre suffisant d'heures de vol attribuées, participation à des exercices d'entraînement internationaux à haute valeur ajoutée, préparation physique et mentale), mais aussi de l'encadrer avec une structure de commandement adaptée et enfin, de mettre à sa disposition du matériel de haute qualité.

Conscientisés sur l'importance de leur mission en Afghanistan, les pilotes F-16 belges sont quotidiennement entraînés, éduqués à respecter sans équivoque toutes les règles d'engagement, drillés pour vérifier avec minutie si toutes les



DG Com

conditions qui justifient une intervention sont remplies avant d'agir, formés pour juger de la réponse adéquate à apporter dans chaque situation afin d'éviter les débordements ou les effets contraires. Aujourd'hui, cette attitude professionnelle de nos pilotes est une valeur fortement appréciée auprès de nos collègues internationaux et qui a fini par devenir une référence pour l'ensemble de la communauté ISAF. Pour conserver un tel niveau, il est impératif de maintenir un plan de vol individuel suffisant pour chaque pilote et de continuer à participer aux grands exercices d'entraînement internationaux qui permettent par la suite d'opérer en coalition de manière fluide et efficace.

Vu la sensibilité de la mission et les conditions de stress souvent difficiles dans lesquelles elle est exécutée, un encadrement de qualité est également essentiel. Pour épauler le commandant de détachement et son personnel-clé à Kandahar, la Belgique a décidé de mettre en place un élément de liaison très important dans la structure de commandement OTAN. Le *Red Card Holder* (RCH) est un officier supérieur avec une expérience récente sur F-16 chargé de supporter le commandant de détachement depuis l'*ISAF Joint Command* (IJC) installé à Kaboul, mais aussi de filtrer et valider les ordres de mission envoyés vers l'unité pour exécution. Ce processus permet de garantir que les missions effectuées par nos appareils respectent en permanence les restrictions nationales imposées par le monde politique belge. Cette approche qualitative exigeante au niveau de l'encadrement requiert bien évidemment

un réservoir de candidats potentiels bien garni, plus particulièrement lorsque deux opérations simultanées sont en cours comme ce fut le cas en 2011 avec l'intervention en Libye. Il est donc indispensable de maintenir un nombre suffisant d'officiers d'état-major qualifiés sur F-16. Sabrer dans cette qualité de l'encadrement aurait sans doute des conséquences néfastes sur la qualité du travail fourni en bout de course.

Évoquons maintenant la qualité du matériel qui joue également un rôle extrêmement important dans cette combinaison gagnante. Aujourd'hui, l'appui aérien en Afghanistan s'avère essentiel pour assurer un niveau de sécurité acceptable aux troupes de l'OTAN, pour autant qu'il soit utilisé avec la justesse et la précision nécessaires. Dès le début de notre participation, le support fourni par nos appareils F-16 au profit des troupes de l'alliance fut très largement apprécié et il est aujourd'hui réputé par tous d'une excellente qualité. Cette réputation est partiellement due à l'excellent matériel mis à la disposition du pilote. Le F-16, acquis en 1976, a en effet été constamment modernisé mais aussi récemment doté de nouveaux outils de dernière génération comme le *Sniper pod*, l'armement à guidage laser ou encore l'armement à guidage GPS. Toutes ces modifications judicieuses qui font du F-16 belge un outil performant pour remplir la mission ne furent possibles que grâce à une réduction des coûts individuels au travers du partenariat EPAF (*European Participating Air Forces*) qui réunit le Danemark, la Norvège, les Pays-Bas, le Portugal et la Belgique opérant une



plateforme identique. Cette coopération internationale nous permet en effet de maintenir notre F-16 à la pointe de la technologie ainsi que de réduire les frais d'exploitation sous le concept EEAW (*EPAF Expeditionary Air Wing*) et est sans conteste la voie à suivre pour l'avenir.

Grâce à l'acquisition de ces nouveaux outils, le F-16 belge est devenu extrêmement polyvalent et peut aujourd'hui couvrir un large spectre des missions aériennes. La capacité NTISR (*Non-Traditional Intelligence Surveillance and Reconnaissance*) qui est née avec l'apparition des *targeting pods*, nacelle embarquant de puissants senseurs et un système de désignation laser pour le guidage de bombes à haute précision, est aujourd'hui devenue une capacité fondamentale, indispensable pour participer de manière efficace dans les conflits modernes. Elle permet d'appuyer les troupes terrestres avec une information en temps réel d'une valeur inestimable pour leurs choix tactiques lors des progressions au sol et sauve des vies de manière quotidienne. En appui aux opérations au sol en Afghanistan, notre *Sniper pod* permet en effet au pilote de surveiller une position stratégique afin d'en extraire de l'information, d'identifier un objet ou un individu pouvant représenter une menace dans une zone particulière, ou encore de détecter des embuscades ou des engins explosifs enfouis dans le sol en amont d'un convoi, ceci de jour comme de nuit. Cette information visuelle transmise en direct aux troupes au sol équipées du matériel adéquat devient en quelque sorte celle d'un troisième œil logé dans le ciel et leur permet de voir au-delà des obstacles. Dans un avenir proche, dotés d'un algorithme spécifique, nos *Sniper pods* devraient disposer de fonctions supplémentaires et ainsi rivaliser avec les performances des systèmes embarqués actuels de reconnaissance. Cette modification du logiciel permettra d'élargir encore notre polyvalence en contribuant au processus global de *targeting* avec une capacité de renseignement visuel IMINT (*Imagery Intelligence*) disponible sur tous nos appareils en opérations. Cette capacité additionnelle pourrait aussi s'avérer très utile si le monde politique désirait s'engager dans une opération future avec nos avions de combat sans pour autant prendre part aux frappes armées. Il est donc impératif de se doter d'un nombre suffisant de ce type de nacelles en basant son raisonnement sur le niveau d'ambition opérationnel, ceci afin de pouvoir continuer à se profiler comme un partenaire fiable au sein de l'Union européenne et de l'OTAN dans tout type de conflit.

Mais l'appui de nos F-16 aux troupes au sol en Afghanistan ne se limite pas à la mission NTISR. Ils sont également prêts à intervenir en cas d'accrochage entre les troupes de l'OTAN et les insurgés, appelé TIC (*Troops In Contact*) dans le

jargon de l'ISAF. Ici, l'avion de combat se profile comme un outil extrêmement flexible pour répondre à longue distance de manière rapide et adaptée à toute situation de crise sur le terrain. Nos F-16 sont en effet capables d'intervenir sur l'entièreté du territoire afghan dans des délais relativement courts et se distinguent en ce sens par rapport à d'autres vecteurs bien plus lents (la vitesse maximale d'un drone n'est que de 130 km/h, celle d'un hélicoptère de combat, 350 km/h) ou disposant d'un rayon d'action bien plus limité. Les nombreuses possibilités au niveau du profil d'intervention pour obtenir les effets escomptés et éviter ceux non désirés représentent également un avantage indéniable par rapport à d'autres plateformes. Ainsi toute intervention pour calmer la situation au sol se déroulera de manière progressive. Dans la plupart des cas, un simple survol à haute vitesse suffira à faire taire les insurgés. Sinon, un tir d'avertissement avec le canon de bord sera probablement décisif. Enfin, si la situation perdure et qu'un retrait des troupes engagées n'est pas possible, l'emploi des armes ne pourra pas être évité, mais ici aussi, une large palette de moyens avec des rayons létaux différents (canon, bombe à guidage laser ou bombe à guidage GPS) est à la disposition du pilote et du FAC pour obtenir l'effet souhaité tout en réduisant au minimum le risque de dommage collatéral.

L'avion de combat moderne est et restera donc encore longtemps la solution la plus adaptée pour répondre de manière efficace à la menace dans tout conflit asymétrique.

Mais la performance a effectivement un prix, maintenir un détachement F-16 opérationnel à une distance de plus de 5 000 kilomètres dans un environnement hostile n'est pas une chose aisée et demande beaucoup de moyens. Dans un environnement international, la meilleure manière de diminuer considérablement les coûts réside dans un système de *Pooling and Sharing* avec des partenaires de la coalition. Il est donc essentiel d'identifier ces partenaires de choix, de construire des relations privilégiées et durables et enfin, de saisir toutes les opportunités qui permettront de créer un nombre important de synergies. Dans ce cadre, une analyse approfondie d'éventuelles nouvelles opportunités doit être menée à la suite de la récente arrivée de plateformes F-16 additionnelles à Kandahar. Enfin, la décision du Danemark de s'engager dans l'opération ISAF est une occasion à saisir. Une collaboration étroite au travers du partenariat EEAW permettra des économies d'échelle et mettra ainsi en exergue les énormes avantages de telles coopérations.

À ce jour, la composante aérienne a effectué plus de 4 000 sorties F-16 dans le cadre de la mission *Guardian Falcon* à partir de Kandahar, comptabili-



Stephan Boonen

sant ainsi plus de 12 000 heures de vol au-dessus de l'Afghanistan au profit des troupes de l'OTAN. Durant cette période, nous avons dû intervenir à 86 reprises avec de l'armement sans jamais causer de dégâts collatéraux. Ces excellents résultats n'auraient pas pu être obtenus sans un personnel motivé et bien entraîné, des outils à la pointe de la technologie, mais aussi la participation active de nombreux acteurs-clés au sein de la Défense pour soutenir l'opération à distance.



Mots clés : *Guardian Falcon* – appui aérien Kandahar – opération F-16