

31. Coup au but avec la 6^{ème} Flotte

CF(H) PHILIPPE METZGER

Les manœuvres que fit le Kersaint avec la 6^{ème} flotte US, fin 1982 dans l'océan Indien, se traduisirent par une surprenante confrontation.

Escorteur d'escadre *Kersaint*, 27 décembre 1982



Au petit matin, nous avons appareillé de Karachi où nous venions de passer une escale pour les fêtes de Noël. Outre quelques réparations de tuyauterie pour retaper une machine bien fatiguée, la fin du séjour dans le grand port pakistanais a été consacrée à la préparation de notre prochaine patrouille qui commence par un exercice d'intégration au sein de la 6^{ème} flotte américaine.

Le *Kersaint* est équipé du missile Tartar, engin anti-aérien de fabrication US, à l'instar de trois autres bâtiments de la Marine française, le *Du Chayla*, le *Bouvet* et le *Dupetit-Thouars*. Une fois par an, un missile est tiré pour vérifier le bon fonctionnement du système, composé d'un radar spécial, de deux radars d'illumination et de guidage, d'une rampe double et de calculateurs associés au SENIT. Ce dernier, le Système d'Exploitation Navale des Informations Tactiques, est également un équipement d'origine américaine où il fut implanté sur les

navires de combat dans les années 1950 sous l'acronyme NTDS (Naval Tactical Data System). À bord, nous utilisons la version 3 du SENIT, régulièrement mise à jour pour rester compatible avec les forces navales qui en sont dotées.

Le programme prévoit, du 29 décembre au 10 janvier, douze jours d'exercices de tous ordres dont un tir de missile, justifiant notre présence au sein de l'escadre US qui disposera d'une cible téléguidée durant une journée pour différents lancements dont le nôtre. Basée à Diego Garcia, elle patrouille en océan Indien à distance du golfe d'Ormuz mais parée à intervenir dans un délai court.

Autour du porte-avions USS *Enterprise*, CVN65, fleuron de la Navy de l'époque, l'USS *Long Beach*, croiseur à propulsion nucléaire, CGN9, l'USS *Sacramento*, ravitailleur d'un déplacement double de celui de notre *Durance* ainsi qu'une dizaine de croiseurs dont des types *Spruance* et le tout dernier *Ticonderoga*, assurent une escorte solide. Le message général décrivant les opérations est un monument qui sort sur une longueur de trois mètres des téléimprimeurs du PC Telec. Le briefing avant l'appareillage fut copieux, et nous sommes prêts. Surtout passablement excités à la perspective de ce moment exceptionnel.

Pour ce qui me concerne, jeune chef de quart dans sa première affectation après la *Jeanne d'Arc*, en charge de la peinture et des commandos, ou plutôt officier de détail et chargé du corps de débarquement comme l'on disait savamment, il va me falloir peaufiner les tenues de poste car nous aurons des secteurs à couvrir ou des positions précises assignées, sans oublier les présentations pour ravitaillement à la mer, exercice par principe sans grande difficulté mais demandant rigueur et précision, et témoignant de la qualité de l'équipe manoeuvrante. Le pacha y tient, à juste titre : nous devons montrer à nos amis malgré une vieille baille à bout de souffle que le marin français compte parmi les meilleurs.

L'état du bâtiment est assez simple. En temps ordinaire, nous naviguons sur une chaudière alors que le groupe propulseur en comporte quatre. Mais la machine souffre sous ces latitudes, et le chef demande que les patrouilles s'effectuent à 10 noeuds sur une ligne d'arbres. À bord, la climatisation est réservée aux locaux techniques pour préserver la capacité opérationnelle. Dans les carrés et les postes, la chaleur est difficilement supportable : le drap de la bannette est rapidement détrempe et l'on dort dans des conditions d'hygiène limites. Mais on s'habitue, avec les conseils d'un toubib efficace. Pour cette mission, nous devons avoir deux chaudières allumées, afin de pouvoir atteindre lorsque nécessaire la vitesse de chasse requise par les messages d'opération. Notre bon fiot va devoir se surpasser et garder ses avaries pour le 11 janvier au plus tôt avant de regagner Djibouti, notre port d'attache, pour une période d'entretien d'environ six semaines. Ensuite une nouvelle patrouille nous appellera en mer.

29 décembre, 1000 locale

Après un transit plein sud pour rallier la formation, pendant lequel j'ai pu organiser une séance de tir plage arrière (en cette fin d'année, il faut consommer les munitions), nous arrivons à proximité de la zone protégée autour du porte-avions et de la flotte. La procédure consiste d'abord à se faire identifier via la liaison 11 réservée aux transmissions de données du SENIT, puis de gagner un poste ordonné par l'OTC¹. La première étape nécessite donc d'entrer dans le réseau. Depuis la veille, l'officier Trans, mon copain le lieutenant de vaisseau Dominique, a préparé avec son service les appareils radio, calé les fréquences, vérifié les clés de chiffrement, tout est prêt. Il est l'heure d'envoyer le signal requis pour identification et intégration au groupe. Le pacha est au CO et assiste à la manoeuvre qui s'effectue dans l'éther. C'est parti. Au bout de quelques minutes, rien ne se produit. Aucune réponse, aucune réaction. Après de multiples tentatives, force est de reconnaître que quelque chose ne fonctionne pas et que nos émetteurs doivent être défectueux. Dominique reprend le processus avec ses hommes tous sur le pont pour parer au plus vite ce qui pourrait être défectueux. Au bout d'une heure, tout est rétabli et semble être en ordre de marche, aucune panne

1. OTC : Officer in Tactical Command, le chef des opérations, en l'occurrence l'amiral commandant la 6e flotte

n'ayant été détectée. Nouvel essai. Rien.

Le pacha commence à trouver la plaisanterie saumâtre. Dominique ne comprend pas, et il est sûr de son fait. Il fait reprendre un fois de plus les réglages et autres calages, aucune évolution. Nous ne pouvons, durant ce temps incertain, entrer dans l'espace de la flotte au risque d'être considéré comme un intrus violant la bulle protégée de la flotte. De plus nous n'avons aucun poste ou aucune zone de patrouille attribuée. Voilà deux heures que nous tournons en rond en suivant l'avancement du porte-avions. Nous savons qu'il est là puisque des échos d'avions sont captés par nos radars spéciaux, témoignant d'une activité aérienne certaine et peu commerciale. « Ils devraient détecter notre SPS39², donc ils savent que nous sommes là » émet le commandant peinant de plus en plus à masquer son agacement. Pourtant, nous ne sommes toujours pas reconnus. L'idée que la mission pourrait être compromise effleure certains esprits, mais nous ne lâchons pas. Tout l'après-midi, le central opérations, le CO, est sur cette affaire, alors que nous évoluons sur un océan vide de tout trafic commercial. Petit à petit la nouvelle fait le tour du bord, et l'on sent une crispation naître dans les regards. Vers 1700, à bout de patience, le pacha ordonne à l'OQO³ : « Créez une piste hostile aérienne à mach 2, à basse altitude et en radiale pure sur le porte-avions, puisque nous l'avons au radar. » Traduction : créez un écho factice d'avion allant droit sur l'*Enterprise*, avec un habillage ennemi pour faire croire à une attaque. C'est culotté mais nous verrons immédiatement si nous sommes dans le réseau ou pas. Bingo ! Dans les 15 secondes qui suivent, les Américains envoient un message demandant quel bâtiment a créé cette piste. Nous répondons fièrement. Ils demandent pourquoi, si c'est réel. Nous leur expliquons que n'ayant pas d'indication sur liaison 11, nous faisons un test. « Nous vous avons reçu depuis ce matin 1000. Effacez cette piste. » Les sourires reviennent sur les visages. Nous leur avons fait un bon coup. Dominique est soulagé mais en a bavé pour rien. Dans les minutes qui suivent, nous recevons une situation SENIT complète et un poste à rallier à proximité du PA⁴. « Ils nous ont pris pour des idiots, mais ça n'a pas réussi » Je prends le quart à 1800 après avoir assisté au CO à ce tour malin, et vais chasser pour gagner le poste. Nous n'aurons plus aucun souci de liaison durant la totalité de notre présence.

Les jours suivants, les exercices se succèdent selon le message d'opérations envoyé la veille, chaque fois long comme un 00 à 04. Nous passons de secteur en secteur, de présentation en présentation, au cul du PA de nuit pour marquer l'axe de la piste oblique avec notre feu de tête de mât ou en escorte à poste fixe. Le spectacle est permanent, le ballet des Tomcat et autres Prowler restant fascinant, et les facultés de manœuvre rapide des escorteurs nous reléguant à la sensation d'être sur un bateau à rames. Les turbines à gaz des *Spruance* leur facilitent par exemple les présentations pour ravitaillement : ils arrivent à vitesse de chasse, en route parallèle, et réduisent au dernier moment en se rapprochant. En cinq minutes, ils sont à poste là où il nous en faut vingt. Mais nous avons nos territoires de riposte. Il y a toujours un orchestre pour animer les manœuvres le long du *Sacramento* et une mascotte genre gros ours à la Baloo qui se trémousse sur les passavants. En réponse, notre timonier breton se régale à donner de sa cornemuse, entouré de nos gars en short qui miment un fest-noz.

31 décembre, 1900

Ce soir, réveillon oblige, repas amélioré. Au carré des subalternes qui compte près de 20 officiers, nous avons décidé de passer la soirée en spencer. Y compris pour les chanceux qui sont de quart de 20 à 24 dont je suis. Sous l'œil amusé de l'équipe passerelle, je prends le quart à 2015 en tenue de gala et me plonge dans le message d'opérations du lendemain. Il est succinct, et n'indique aucun exercice particulier en raison du 1^{er} janvier. Mais pour autant, nous n'avons pas liberté de manœuvre. Les ordres seront donnés à 0800 et nous saurons alors le programme de la journée. Les tirs de missiles auront lieu le 8 janvier, et un message spécial sera diffusé.

2. Radar spécifique aux bâtiments Tartar

3. OQO : Officier de Quart Opérations

4. PA : porte-avions

1^{er} janvier 1983

La machine tient, et c'est pour commencer l'année une bonne nouvelle qui détend un peu le chef dont l'attention pour sa mécanique ne faiblit à aucun moment. Je prends de nouveau mon quart à 0800, cette fois en short, chemisette et sandales réglementaires. Le message d'ordres pour la journée est tombé et nous devons nous trouver à 0930 sur l'arrière tribord du *Sacramento*, sans plus de précisions. À l'heure dite, nous sommes à poste, l'étrave à 10 mètres du flanc du ravitailleur. La mer est calme, le bâtiment est de belle taille, les risques d'embardees sont minimaux. Aucune ligne de distance n'est passée, tout se fait à l'œil. Le pacha fait tout de même monter l'officier de manœuvre en renfort. De l'autre bord, un escorteur américain occupe le poste symétrique du nôtre. Sur le pont d'envol du ravitailleur, l'équipage presque au complet est rassemblé : les uns assis sur le pont, les autres en surplomb sur le pont supérieur. Devant la porte du hangar hélicoptères un espace est laissé libre et recouvert d'une sorte de tapis clair. Nous nous interrogeons sur ce qui nous attend. Vers 0945, une porte du hangar s'ouvre et nous apercevons une poignée de filles en tenue légère se préparer. Sidérant. Au beau milieu de l'océan Indien, un spectacle de danseuses va s'effectuer sous nos yeux. Une musique enregistrée, diffusée sur haut-parleurs du bord, donne ses premières mesures et les filles commencent à gigoter en cadence. Ce sont les Dallas Cowboys Cheerleaders, arrivées dans la nuit du Texas pour réjouir le marin en mission. Un avion les a déposées à Diego d'où un hélicoptère les a transportées jusqu'au Sacramento. Le show dure une bonne demi-heure, après quoi il faut dégager et laisser la place à un autre bâtiment qui attend son tour avec impatience.



A l'horizon, l'USS Enterprise

L'après-midi elles se produiront sur le PA, alors que nous aurons liberté de manœuvre dans une large zone pour profiter de ce jour férié.

8 janvier, 0800

Les jours et les nuits ont passé, les entraînements portent leurs fruits, une certaine confiance semble s'être instaurée entre les Américains et nous. Le rythme du bord fait que je me retrouve de quart pour cette matinée. C'est celle du tir. La veille, le message de directives a mobilisé le personnel des opérations. Parmi ces ordres, le premier est fondamental : comme la cible est prévue pour servir à tous les bâtiments tireurs, il est clairement spécifié que le missile doit exploser à 400 mètres sur l'arrière de l'engin téléguidé. De la sorte, il peut faire plusieurs passes. De plus, cet avion sans pilote représente un certain coût et le détruire serait une erreur lourde sur un plan financier. Un autre point important pour ce qui nous concerne est que l'OTC nous a désigné comme premier tireur. Est-ce une politesse ou une façon de nous écarter de l'observation des tirs des escorteurs US ?

La première passe de la cible est prévue à 0900 à notre profit. Je viens de prendre mon quart lorsque le commandant, à la passerelle, me demande d'appeler l'officier chef de service Missile-Artillerie et son adjoint l'officier missilier. Ils arrivent dans la minute.

- Messieurs, il est bien évident que nous sommes ici pour vérifier que notre système d'armes est opérationnel. Donc je vous demande de faire but.
- Mais commandant, le message précise que...
- Je vous DEMANDE de faire but. C'est clair non ?
- Très clair commandant. Bien reçu.
- Je compte sur vous.
- Bien commandant.

Le petit sourire du missilier lorsqu'il me croise en dit long sur son adhésion à la décision du pacha. Je prends ma position au début d'une ligne de file, sur un axe parallèle à celui de la cible, et entre celle-ci et le reste de la formation dont les bâtiments ne tirent pas.

Le commandant descend au CO dix minutes avant le début de la passe. Je suis en liaison avec le central opérations pour chaque phase du tir. Il est 0900, et nous attendons la cible. Elle est détectée très vite : la procédure se déroule jusqu'au « Feu ! » Je suis la trajectoire du missile visuellement jusqu'à un beau panache de fumée témoignant de l'explosion. 0905 : « Coup au but » m'annonce l'OQO. Le pacha remonte dans son fauteuil, avec un large sourire et me dit : « Il marche très bien ce missile ! » Quelques minutes plus tard, l'officier MISSART lui présente le message formaté de compte-rendu pour l'OTC, que le commandant signe sans hésiter. Puis je dégage de mon poste comme le prévoient les ordres pour rejoindre le poste qui nous a été désigné à proximité du PA.

Durant une demi-heure, le temps qu'il nous faut pour rallier ce nouveau secteur, un silence pesant règne au sein de la formation. Puis arrive un message en provenance de l'OTC que je transmets au commandant. Il y est simplement inscrit un laconique « BZ », c'est à dire le Bravo Zulu usuel pour féliciter. Ils sont fair-play. Arrive ensuite un message indiquant que le programme de la journée est reporté au lendemain, sauf pour ce qui nous concerne bien sûr, et que de nouvelles directives seront transmises sous peu. Plus tard alors que je cherche à comprendre la décision du commandant, l'officier missilier me dira avec un air entendu : « C'était sans doute un problème de SENIT... »

Enfin le 10 janvier arrive. Liberté de manœuvre, nous quittons le groupe aéronaval chargés de souvenirs et de savoir-faire. Pour ma part, cette douzaine de jours plongé dans une ambiance très opérationnelle m'aura été instructive. Ne pas se laisser impressionner, savoir tenir tête avec finesse, les « Honneur et Patrie » et « Valeur et Discipline » ont pris leur dimension dans l'incessante concentration que ces moments ont exigée. Les esprits se tournent vers Djibouti où nous arriverons dans moins d'une semaine. Il est temps de commencer à préparer la période d'indisponibilité pour entretien qui nous attend. Je ne vais pas chômer : le pont de la rampe Tartar est à repeindre !

