

▲ Un évaluateur suisse revole ses notes à bord d'un Agusta-Bell 212 autrichien.

Capt. Mariano Spada, Swiss AF, pictured in an Austrian Air Force AB 212 during CK 00.

► Ce n'est plus un exercice! Le 8 septembre dernier un Mi-17 slovaque, dérotté pour l'occasion, réalise une véritable "évasan" sous la conduite d'un E-3A AWACS de l'OTAN. During CK 00, last Sept. 8, a Slovak AF Mi-17 is seen conducting a live Medevac in Romania.

▼ Un Bell 412 EP de la 15. BVL slovène se prépare à décoller de Kogalniceanu.

A Slovenian Army Bell 412 EP about to lift off from Kogalniceanu air base for a SAR mission.



Évolution de "Cooperative Key"

pays	1996 1997 1998 2000			
	RO	SEK	TU	RO
Types de mission	01	04	06	07
Nombre de pays	12	11	15	15
Nombre d'aéronefs	08	32	46	50
Effectifs	328	633	670	650
Nombre de bases	01	02	03	01
Nombre de sorties	123	274	350	±400

cice. En effet, que dire vraiment des effectifs des "forces aériennes" de la République de Macédoine (FYROM) — avec en tout quatre hélicoptères Mi-17 — s'il est demandé

de les comparer à ceux, gigantesques, de l'USAF! Là, justement, est tout l'intérêt des exercices communs à l'OTAN et au PFP qui mettent l'accent bien plus sur la (bonne) volonté de participation que sur les matériels effectivement mis en lice. Ceci ne présument rien de la motivation souvent très grande de leurs servants; selon la formule : il n'existe pas de mauvais outil, seulement de mauvais ouvriers...

Les premiers jours suivant l'arrivée des participants en Roumanie furent utilisés pour la familiarisation et la formation pratique du personnel autour du thème de l'exercice, des opérations, des procédures et des limita-

tions de vol (pour cause de temps de paix). Des experts militaires venus de différents pays dirigeaient les ateliers de travail, leur but étant de faire partager les informations pour synchroniser au mieux les procédures de travail, qu'il en soit des "évasan", de l'entretien en piste, des vols d'aéronefs ou de l'évaluation des résultats (assessment).

Une attention toute particulière était donnée à l'importance d'établir les bonnes connexions entre les centres de commandement et de contrôle et les divers niveaux d'action. Tout cela, bien sûr, dans l'idiome unique qu'est l'anglais — langue véhiculaire de la mondialisation — en usant abondamment de la terminologie habituelle de l'OTAN. Ce n'est qu'une fois ces préalables bien admis et digérés que débutèrent les vols d'entraînement et les premiers sauts d'exercices pour les parachutistes présents; avec une complexité croissant au fil des jours durant toute la première semaine, de façon à atteindre la date du début des manœuvres, la semaine suivante, avec

des participants pleinement opérationnels. Sur le plan des opérations justement et afin de bien synchroniser le TOT (Time over Target) de tous les moyens aériens à disposition du commandement un Air Co-ordination Centre (ACC) devait être monté en premier pour déterminer les missions spécifiques à exécuter, les points d'entrée, les routes à suivre, les identifications tactiques (call-signs et IFF), etc. Évidemment, tous ces points et leur agencement parfait sont aujourd'hui des choses pouvant être simulées sans problème sur ordinateur. Ainsi, au sein de l'OTAN toute opération réelle, combinée ou non, peut désormais être exécutée en simulation préparatoire et doublée voire ajustée à la seconde près durant l'action afin d'intégrer des éléments extérieurs nouveaux. Cette capacité à "jouer" avec des situations pour mieux s'en jouer en cours d'action est à la base même de la planification moderne des opérations de combat. Nombre de jeunes aviateurs d'Europe orientale, et pas mal d'âge mûr, ont ainsi pu entrevoir durant cette phase de CK 00 de quoi leur avenir professionnel serait fait. En nette rupture avec ce qu'ils avaient appris ou hérité de l'ancien grand-frère soviétique.

La standardisation des moyens et surtout des procédures d'emploi des participants à ce type d'exercice est la clé de voûte de l'ensemble. Et cela est beaucoup plus complexe qu'il n'y paraît. De fait, créer une interopérabilité réelle OTAN/PFP était l'un des objectifs premiers de CK 00. Pas seulement sur le plan des opérations aériennes et de la communication mais aussi pour des choses très élémentaires comme les procédures de déplacement des aéronefs au sol, sur les parkings comme sur les chemins de roulement. Pour les équipes du PFP, CK 00 a ainsi permis à beaucoup de "pistards" d'engranger



© C. BRUNER - AIG



© C. BRUNER - AIG