

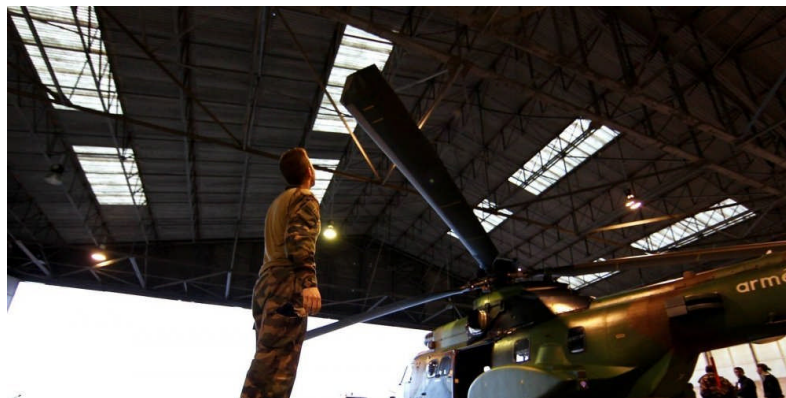
Quand les chevaliers du ciel défient la nuit

Briefing général à la mi-journée face au capitaine Bruno, l'officier des opérations du 5e RHC



Inspection visuelle de l'hélicoptère ©

À bord d'un Cougar, les deux pilotes et le mécanicien assurent l'organisation d'une formation de deux treuillistes



o

Décollage d'un Puma pour un exercice de nuit dans la campagne béarnaise



La réputation du « 5e » n'est plus à faire. ©



Salle opérations de l'escadrille de manœuvre

Les vols de nuit des hélicoptères peuvent représenter jusqu'à 30 % des entraînements. Reportage au coeur du 5e RHC

La nuit, c'est tous les jours. Au 5e RHC de Pau, l'emblématique régiment des hélicoptères de combat, les quelque 140 chefs de bord, pilotes et autres mécaniciens navigants en savent quelque chose. Les vols dans le noir peuvent représenter jusqu'à 30 % de leur entraînement mais se rapprochent plutôt d'une moyenne de 20 %.

C'est peu et beaucoup à la fois. C'est aussi la raison pour laquelle la population béarnaise entend régulièrement, comme ces derniers jours, le bourdonnement des engins au-dessus de leur tête quand les étoiles pointent leur nez. Les militaires y sont contraints. Objectif : ne rien laisser au hasard pour, le moment venu, partir en mission. Le relief particulièrement varié des Pyrénées-Atlantiques et la proximité de l'Océan incarnent, pour eux, un exceptionnel terrain d'exercice.

La clé de la météo

Un vol de nuit se prépare toujours de la même façon, dès la mi-journée : par un premier briefing de toute la plate-forme, y compris en présence des représentants des Forces spéciales. « Tout le monde est rassemblé de manière à ce que chacun sache qui est où et qui fait quoi », résume le Capitaine Bruno, l'officier des opérations du 5e RHC.

Preennent place autour de lui, le directeur des vols, le spécialiste météo, le contrôleur aérien et les membres d'équipage des Tigre, Gazelle, Puma et Cougar. La discussion s'engage autour des horaires et de la répartition des zones.

La météo retient toutes les attentions. Ce jour-là, une alternance de pluie et de d'éclaircies s'invite au programme de la soirée. « Avec un vent de 30 nœuds (NDLR près de 60 km/h) et les turbulences, ça va taper ». Le pilote affiche une belle grimace. Le vol du Tigre est annulé. Les conditions ne correspondent pas aux besoins de l'opération.

Un second briefing est prévu peu avant la tombée de la nuit. Les équipes font le point par appareil et préparent le matériel dans la salle d'opération de l'escadrille. Il s'agit de ne pas oublier les jumelles de vision nocturne. Les yeux percent l'ombre comme par magie. « La technologie n'a pas évolué depuis vingt-cinq ans. Elle est très efficace », rappelle le capitaine Bruno. Avec ces lunettes de science-fiction, l'environnement est peint en vert. Des caméras thermiques sont parfois embarquées comme à bord du Cougar ou du Tigre. Un écran permet, dans ce cas, de visualiser les obstacles ou les cibles. Fixer par ce biais, les arbres d'une forêt révèlent alors une insoupçonnée multitude d'oiseaux perchés.

Des hardes de sangliers

« Quand les conditions sont bonnes, c'est un vrai plaisir de voler la nuit. Avec notre matériel, on voit beaucoup de choses. Beaucoup de gibier comme des hardes de sangliers. Et même parfois des braconniers », confie le capitaine Arnaud, le commandant d'unité de l'escadrille Gazelle. « Dans la nuit, on reste humble et isolé. On est un peu comme dans le faisceau des phares d'une voiture sur une route de campagne. »

À une différence près : les chevaliers du ciel sont assis sur des tonnes de kérosène et ne peuvent pas facilement descendre du véhicule pour vérifier l'état du terrain.

Ils ne se contentent pas de filer à 180 km/h largement au-dessus des lignes à haute tension et des palombières. Ils survolent les coteaux parfois à de très basses altitudes. Et leurs évolutions font passer les créneaux pour ce qu'ils sont : de la rigolade.

« Les vols de nuit sont exigeants. On a un peu peur au début. Les doigts sont un peu crispés. Mais c'est le type de vol qui permet de progresser beaucoup. Il faut en faire le plus possible pour ne pas perdre la qualité du pilotage », ajoute le jeune lieutenant Romain avant de grimper dans son Cougar et d'enfiler son casque. Son commandant de bord, le capitaine Pascal, 5 540 heures de vols au compteur, affiche le sourire serein de l'expérience. « Tout l'enjeu, c'est de rester au niveau.. La technologie des jumelles de vision nocturne pourrait même parfois nous amener trop loin par mauvais temps. On peut se retrouver dans des nuages à fortes turbulences et s'en rendre compte trop tard. Il faut bien identifier les limites ». On s'en doutait un peu.

Un agrandissement prévu en 2018

Au début de l'été dernier, la visite du ministre de la Défense, Jean-Yves Le Drian, avait permis de confirmer l'agrandissement de la plate-forme du 5e RHC. Il avait annoncé l'engagement d'un investissement de l'ordre de 80 millions d'euros.

Il s'agit de construire les bâtiments de nature à accueillir l'arrivée du nouvel hélicoptère européen de transport militaire Caïman, le NH 90. Le site devrait être prêt en 2018 et recevoir 250 militaires supplémentaires. Avant l'engagement du chantier, la dépollution du terrain à aménager serait en cours.

Si on y ajoute ses voisins du 4e Régiment d'hélicoptères des forces spéciales (RHFS), la base de Pau est la plus grande d'Europe avec plus de 90 appareils et près de 1 000 militaires dont la notoriété internationale est déjà ancienne. Créé en 1977, le régiment est directement issu du groupe d'aviation légère divisionnaire parachutiste n° 11 et arbore ainsi le fameux choucas des parachutistes entouré des ailes de l'aviation légère de l'armée de Terre.

Cité à l'ordre de l'Armée pour son allant et son courage au Tchad en 1979, le 5e RHC est présent depuis sa création sur tous les théâtres où les forces françaises ont été engagées. Sa cravate est décorée de la Croix de guerre 1939/1945, avec étoile de vermeil, de la médaille d'honneur du service de santé, de la Croix de la Valeur militaire avec palme de bronze en 2011 au titre des opérations sur le théâtre afghan, en 2012 au titre de l'opération en Libye, en 2013 de nouveau au titre des opérations sur le théâtre afghan et en 2014 au titre de l'opération au Mali. Le 11 juillet 2013, aux Invalides, la fourragère aux couleurs de la Croix de la Valeur militaire lui a aussi été remise. Sa mission consiste à combiner « l'action du renseignement, des feux et du mouvement ». C'est ce qu'on appelle l'aérocombat. Le 5e RHC s'est aussi illustré dans les Balkans, le golfe arabo-persique au cours de la Guerre du Golfe, en Somalie, au Rwanda, en Côte d'Ivoire, au Gabon et à Djibouti.