

Le capitaine Brice Erbland, de l'ALAT, vient de publier « [Dans les griffes du Tigre](#) », le récit de ses campagnes d'Afghanistan et de Libye où il a servi au combat comme pilote et chef de patrouille du Tigre, l'hélicoptère de combat de nouvelle génération.

Pierre BAYLE : Il n'est pas fréquent de voir publier ce type de témoignage. Vous avez dû vous battre pour obtenir des autorisations ?

Cne Brice ERBLAND : Non, au contraire, je n'avais pas l'idée de faire un livre au départ, mais j'ai d'abord ressenti le besoin de mettre par écrit ce que j'avais vécu et ressenti, pour moi et pour ma famille, pour garder une trace de ces moments très denses. Ce sont ensuite mes supérieurs hiérarchiques qui m'ont incité à en faire un livre pour le grand public, à partager mon témoignage...

Votre récit est très imagé, très visuel. Par exemple quand vous racontez qu'il est « impossible dans l'inaltérable et bruyante ambiance du cockpit de discerner en plein jour des tirs venant du sol ». Comme si vous étiez aveugle ?

Ce n'est pas le mot, car avec les deux pilotes en tandem et non pas côte à côte, on a une vue extraordinaire à droite et à gauche, et quand le Tigre avance il est penché donc on a une vue très dégagée sur l'avant. Le problème c'est qu'en plein jour on ne voit venir pas les tirs vers l'hélico car les traçantes sont difficiles à distinguer et qu'on ne les entend pas. Alors qu'en pleine nuit, on ne voit que ça.

Donc la position en tandem est un progrès ?

Au début on avait un peu peur de la nouveauté, mais en fait ça ne change pratiquement rien au dialogue entre les deux membres de l'équipage : en fait on échange par interphone, en permanence, et le cockpit est tellement ergonomique qu'on se sent beaucoup plus à l'aise.

L'Apache est aussi en version tandem, mais avec le pilote à l'arrière ; est-ce que la configuration du Tigre a intéressé les Américains ?

En Afghanistan, nous avons eu au moins quatre ou cinq visites d'officiers américains venus voir le Tigre, ils étaient impressionnés par ce qu'ils nous voyaient faire. En particulier, ils étaient intéressés par le canon et sa capacité à tirer latéralement. Ils nous disaient que sur l'Apache, seul le tir vers l'avant, dans l'axe de l'appareil, était stabilisé donc précis.

Et comment vous articulez-vous avec le pilote, notamment pour la désignation des cibles ?

Le canon de 30 mm, qui est une arme remarquable, est asservi pas un viseur stabilisé au casque du pilote ou du chef de bord, lequel a aussi la double commande avec le pilote. C'est aussi une différence avec les Américains, qui n'ont pas ce système de double commande de pilotage. Sur le Tigre, le chef de mission est à l'arrière, c'est lui qui est le tireur, ça aussi ça a étonné les Américains, que le tireur soit à l'arrière... Mais le dialogue est permanent entre pilote et tireur, pour éviter des actions contradictoires sur les commandes. Et la

complémentarité est parfaite, notre bilan en témoigne...

En Afghanistan les missions étaient dictées par l'urgence, elles n'étaient pas planifiées, il fallait réagir à chaud. Vous évoquez le recours au « bon sens opérationnel », mélange de sens tactique et de maîtrise de l'appareil et du système d'arme, cela suppose beaucoup de préparation en amont ?

Le bon sens opérationnel n'est pas inné, effectivement c'est l'entraînement de tous les jours, l'héritage d'années de travail depuis l'école du Luc. En travaillant ainsi en amont, on dispose d'un jeu de cartes, de compétences, ce qui permet de faire beaucoup de choses en fonction de l'appréciation de la situation. Mais je veux insister sur la formation tactique. A la différence des « ALAT » d'autres pays, nous avons une formation de « Terriens » qui nous donne le même bagage tactique, le même sens tactique du terrain, que nos camarades des armes de mêlée. Si je regarde ce que faisaient les Britanniques en Libye, j'ai l'impression qu'ils utilisaient leurs Apache un peu comme des avions. Nous, nous faisons davantage une manœuvre terrestre, avec reconnaissance, appui, couverture. En étroite liaison avec les forces déployées sur le terrain.

Cela confirme ce qu'on avait vu dans la guerre du Golfe, que l'ALAT est devenue une « arme de mêlée » ?

Oui, on peut dire que l'ALAT est devenue une arme de mêlée. Nous disposons avec nos appareils de toute une panoplie de capacités et de feux. Lorsque nos hélicoptères effectuent une mission, ce n'est pas simplement un guidage vers l'objectif au sol, ce sont des unités tactiques qui manœuvrent, en cela nous avons peut-être une longueur d'avance sur d'autres ALAT. Evidemment, pour les Américains la comparaison ne tient pas : ils ont pour eux l'effet de masse qui écrase tout. J'ai eu l'occasion de coopérer avec eux, mais on les relevait plus qu'on ne travaillait ensemble. Et de toutes façons, ils ont des modes opératoires très différents selon que les pilotes appartiennent à l'*Aviation Army* - les plus proches de nous - , aux forces spéciales ou à l'US Air Force. Mais notre coopération leur a inspiré l'utilisation combinée des Apache et des Kiowa, qu'ils utilisaient plutôt séparément, le Kiowa étant un petit hélico armé surtout utilisé pour la reconnaissance. On a donc vu des équipes de deux Kiowa et d'un Apache survolant les deux autres à 3.000 pieds, donc une utilisation quand même très différente de notre couple Gazelle-Tigre.

En matière de conduite des opérations et d'ouverture du feu, vous expliquez que celle-ci doit être à l'appréciation immédiate du chef de patrouille, car « décider de ne pas ouvrir le feu peut entraîner le risque d'être exposé aux tirs ennemis en ayant perdu l'initiative », d'autant que « les militaires français ont cette grande qualité, toute spécifique, de ne pas ouvrir le feu trop facilement ». Cette autonomie dans la décision est-elle si importante pour l'efficacité ?

En termes de préparation de la mission, la confiance de la hiérarchie c'est du confort. Avoir un commandement qui vous soutient sans interférer dans la mise en œuvre d'une opération une fois la « planif » approuvée, c'est également essentiel ; une fois que le coup est parti, le combat va trop vite et on est trop proche de l'adversaire, qu'on découvre parfois à deux cents mètres : on doit avoir carte blanche pour être efficace, personne ne me l'a contesté et c'est

certainement ce qui a permis le succès des missions.

Le succès d'une mission repose aussi, selon vous, sur la totale participation des subordonnés : *« L'adhésion de tous est primordiale. Si un seul pilote émet un doute quant à une trajectoire ou un mode d'action, il faut alors remettre le choix en question et rassembler tout le monde pour y réfléchir (...mais) bien sûr, si la concertation doit être admise (...), les décisions ne seront prises que par une seule et même personne : le chef »*. Comment obtenez-vous cette adhésion de tous ?

Pour la Libye, où les opérations étaient planifiées à la minute près, avec le déroulement chronologique, l'itinéraire, les cibles et l'itinéraire de repli de chaque appareil, toujours dans l'obscurité, nous avons un rituel qui permettait de vérifier que chacun avait compris non seulement la mission mais sa place dans le dispositif. C'était le « petit train » : deux heures avant de décoller, on se réunissait dans le hangar près du pont d'envol, une corde sur le sol figurait la côte, on marquait le bateau et les objectifs de part et d'autre et quelqu'un lisait le déroulement de la mission, minute par minute. Au fur et à mesure, chaque équipage - pilote et tireur - se déplaçait sur cette carte symbolique, comme un bac à sable géant, et pouvait vérifier qu'il n'y avait pas de collision. C'était en fait la dernière occasion de visualiser la place des uns et des autres car ensuite, on partait dans le noir total et on ne se voyait plus.

Justement, vous racontez que seul le tireur utilise la caméra thermique, le pilote n'a que les jumelles de vision nocturne, ce n'est pas un manque d'équipement ?

Non, il faut impérativement que le pilote regarde librement à l'extérieur, avec tout son champ de vision, et ne soit pas prisonnier des écrans dans le cockpit. Le tireur peut le guider sur l'obstacle, notamment les lignes à haute tension, mais au contact le pilote y voit assez avec les tirs et les lumières sur l'objectif.

Vous avez commandé jusqu'à dix appareils au cours d'une même opération, ce qui révèle une maîtrise du combat aéromobile. Depuis la guerre du Golfe, l'ALAT a accumulé pas mal d'expérience en opérations, a-t-elle développé un savoir-faire et des concepts d'emploi originaux, et envisagez-vous des volumes plus importants ?

Oui, on a développé quelque chose d'original depuis une trentaine d'années. Les Britanniques ont choisi de mettre leurs hélicoptères de combat (HC) dans l'Army et leurs hélicoptères de manœuvre (HM) dans la RAF. Nous, nous les avons gardés ensemble pour former un tout avec un concept d'emploi. Et nous avons continué à nous entraîner, à partir de l'école d'application, sur les schémas de reconnaissance face à des offensives de haute intensité de type Europe de l'Est, finalement ça nous a bien servi en Libye... Quant à envisager des hypothèses plus importantes, on y travaille : pourquoi ne pas maîtriser un combat engageant 30 hélicos à la fois, soit trois escadrilles ? C'est ce qu'on a fait dans le Golfe, avec la génération des Gazelle.

Malgré un bilan très impressionnant d'engins détruits dans vos missions en Libye, détaillé dans votre livre, vous avez regretté dans une interview de ne pas avoir eu des missiles sur le Tigre en version HAP. L'arrivée du HAD en remplacement des Gazelle va-t-elle faire faire un saut qualitatif ?

Ce sera certainement le boulot de l'expérimentation tactique, au Luc et dans les régiments où sera déployé le HAD. Pour l'instant, nous sommes pris par les opérations. Et pour les équipages formés sur HAP, il y aura sans doute une petite adaptation au HAD. Mais ce sera pour d'autres équipages.

Les deux dernier Tigre français présents en Afghanistan en sont repartis le 3 février. Pendant votre séjour, avez-vous eu des demandes de retour d'expérience d'autres pays équipés du Tigre ?

Nous avons eu l'occasion d'échanger avec des officiers de liaison allemands et australiens. Ils étaient intéressés par tous les aspects du déploiement, les missions opérationnelles bien sûr, mais aussi la maintenance et la logistique. Notre expérience, et celle du Tigre en général, leur profitera certainement pour des déploiements futurs : le Tigre français, avec son troisième théâtre d'opérations en cinq ans, commence à accumuler une certaine expérience !

Propos recueillis par Pierre BAYLE : [Pensées sur la planète](#)