

EPERVIER 2012 : interview avec le Lt-col Laurent Rozevicz

Autor(en): **Grand, Julien / Rozevicz, Laurent**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Revue Militaire Suisse**

Band (Jahr): - **(2012)**

Heft [1]: **Aviation**

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-514729>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.



Mirage 2000-5 équipé d'un missile MICA d'entraînement.

Forces aériennes

EPERVIER 2012 – Interview avec le Lt-col Laurent Rozevicz

Propos recueillis par le cap Julien Grand

Rédacteur adjoint, RMS+

Le Lt-col Rozevicz est commandant de l'escadron de chasse 1/2 Cigognes et chef du détachement français pour l'exercice EPERVIER 2012. Il a bien voulu répondre à nos questions.

Qu'est-ce que cet exercice vous apporte en tant que membre de l'armée de l'air française ?

Pour nous, cet exercice nous permet, comme à chaque fois que nous nous déplaçons dans un pays étranger, tout d'abord de rencontrer des gens et d'échanger des procédures et des tactiques. Comme l'a déclaré le responsable du détachement suisse, c'est l'occasion aussi de comparer nos tactiques et de les faire évoluer en volant contre des avions différents, ce dont on n'a pas l'occasion tous les jours.

Est-ce que vous tirez des leçons de ces entraînements ou respectivement est-ce que les RETEX que vous tirez de vos engagements servent à préparer cette campagne ?

Les RETEX nous font évoluer tout au long de l'année dans nos tactiques, nos pensées et nos réflexions. Néanmoins elles sont mises à l'épreuve lors de ces échanges pour voir si tout ce que nous avons préparé entre nous est de bonne facture contre des adversaires qui ne connaissent pas nos tactiques. Nous pouvons aussi constater à cette occasion si nous pouvons les faire évoluer.

Qu'est-ce qui vous surprend dans nos Forces aériennes ? Qu'est-ce qui est comparable et différent entre la Suisse et la France ?

Lorsqu'on vole avec les *Hornet*, nous rencontrons une grande similarité dans les tactiques et la façon de penser. Je pense que c'est l'une des raisons pour laquelle l'exercice a aussi bien perduré et est aussi constant. Il n'y a donc pas grand-chose qui me surprend dans vos Forces aériennes. Evidemment la partie organisation, plus généralement, des forces armées en Suisse est totalement différente. Sans que cela me surprenne, cela m'interpelle.

Durant cet exercice, des F/A 18 Hornet sont opposés à des Mirage 2000-5. Lors de la conférence de presse nous avons entendu que ces appareils ne sont que sensiblement différents. Où est-ce que ces différences sont le plus marquées et quels sont les avantages et les inconvénients des différents types d'appareil ?

Effectivement ces avions sont similaires. A tel point que l'on ne se borne pas à voler l'un contre l'autre mais nous volons ensemble dans les mêmes patrouilles en appliquant les mêmes procédures et les mêmes tactiques. Cela prouve que les avions sont les mêmes et que les pilotes ont la même façon de penser. Après, sur l'intégration du système, l'ergonomie, peut-être le *Mirage 2000* est plus facile alors qu'en puissance et en manœuvrabilité le F/A-18 est sensiblement meilleur, ce qui lui confère un avantage en combat à vue.

En matière de combat aérien, les multiplicateurs de forces, que ce soit le système d'armes ou une installation comme la liaison 16 prennent de plus en plus d'importance. L'entier de l'Europe, y compris la Suisse, fait face à des réductions budgétaires. Dans ce contexte, si l'on devait acquérir à tous prix un système en matière de combat aérien, lequel serait-il ?

Indéniablement, et vous l'avez citée, la liaison de données entre avions est désormais devenue essentielle et ce pour plusieurs raisons, notamment au niveau sub-tactique, dans la patrouille pour communiquer, mais également pour recevoir les informations du centre de contrôle et du commandement. Ces informations sont vitales en matière d'identification, d'ordres de mission, des retours du sol, etc... La communication, même en vol, passe par une liaison de données efficace.

L'auteur israélien Martin Van Creveld pose, dans son dernier ouvrage, l'hypothèse de la fin de l'Airpower, pour des raisons d'inefficacités, de sur-technologie et de coûts exorbitants en

relation aux effets engendrés. Il prédit ainsi, dans un avenir de 20 à 30 ans, la fin des Forces aériennes dans le monde. En tant qu'aviateur, que pouvez-vous lui répondre ?

Ma réponse va bien évidemment être partielle. Néanmoins j'estime que la partie aérienne demeure déterminante dans l'issue d'un conflit. Par sa réduction de l'empreinte au sol, sa différence technologique, l'aviation demeure essentielle. Et il est possible de gagner une guerre sans aller au sol.



Le Lt-col Rozevicz, commandant de l'esadron de chasse 1/2

La RMS remercie le Lt-col Rozevicz pour le temps consacré à cet entretien.

J. G.

La France a engagé un C-160 *Transall* durant l'exercice, notamment pour entrainer le ravitaillement en vol.



News

SAR

Au cours d'une déclaration à la chambre des Communes, le ministre britannique de la Défense, Nick Harvey, a confirmé qu'à partir d'avril 2016, les *Sea King* HAR Mk.3 de la Royal Air Force dévolus aux missions de recherche et de sauvetage (Search & Rescue), opérant à partir de 8 bases différentes, cesseront leur activité. Cette tâche sera reprise désormais par une entreprise civile, sous contrat avec le ministère des Transports.

Le Gouvernement planche sur la privatisation de cette activité depuis 2006, mais le programme a été bloqué le 8 février 2011 lorsqu'il a été révélé que la firme choisie, Soteria SAR, avait eu accès à des informations sensibles relatives à l'appel d'offre. En attendant la renégociation du contrat, deux entreprises privées ont temporairement été mandatées pour couvrir les besoins : Bristow Helicopters, à Stornoway et Sumburgh, exploitant des Sikorsky S-92 ; Portland & Lee, à partir de Solent, exploitera des Agusta Westland AW 139. Il est prévu, dans l'intervalle, que les équipages puissent en partie être composés de personnels militaires.

Le Directorate of Air Sea Rescue a été créé le 6 février 1941 par le maréchal de l'Air « Bomber » Harris afin de récupérer les pilotes abattus. Ses avions, hydravions et navires ont été progressivement remplacés, à partir de 1950, par des hélicoptères.

Aujourd'hui, le quartier général du SAR est basé sur la base de RAF Valley, à Anglesey. La formation d'entraînement (OCU) des pilotes de *Sea King*, le No. 203 (R) Squadron y est également installé. Les unités sont les suivantes :

- Le No. 22 Squadron, opérant depuis Chivenor/Devon (A Flight), Wattisham/Suffolk (B Flight) et RAF Valley/Anglesey (C Flight) ;
- Le No. 202 Squadron, opérant depuis RAF Boulmer/Northumberland (A Flight), RAF Lossiemouth/Moray (D Flight) et Leconfield/Yorkshire (E Flight) ;
- Le No. 84 Squadron basé à RAF Akrotiri, à Chypre, doté du Griffin HAR2 ;
- Le No. 1564 Flight, basé à RAF Mount Pleasant dans les îles Falklands.

La Force SAR britannique est très populaire dans l'opinion, notamment depuis le service qui a accompli le Duc de Cambridge, le Prince William. Il a été qualifié sur le *Sea King* le 17 septembre 2010 et est incorporé au No. 22 Squadron.

Les coupes budgétaires britanniques obligeront également les hélicoptères *Puma* à rester en service jusqu'en 2025. Le *Puma* a été commandé à 48 exemplaires en 1967. Un appareil argentin capturé au Malouines ainsi que 6 SA 330L sud-africains d'occasions, acquis en 2002, sont également en service au sein du No. 33 et 230 Squadron RAF, ainsi que du No. 1563 Flight.

Ouest France, 21.06.2012. <http://lignesdedefense.blogs.ouest-france.fr/archive/2012/06/20/search-and-rescue.html>

Page officielle du SARF : <http://www.raf.mod.uk/rafsearchandrescue/>

Wikipedia : http://en.wikipedia.org/wiki/RAF_Search_and_Rescue_Force

