

DOSSIER DE PRESSE

14 juillet 2015
DÉFILÉ MILITAIRE

Ordre national de la Libération - Opérations extérieures



L'armée de l'air est aussi sur :



LE MOT DU CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE DE L'AIR



L'ouverture du défilé du 14 Juillet par la Patrouille de France revêt cette année encore une forte importance symbolique. La croix de Lorraine formée par les 12 avions de l'ambassadrice de l'armée de l'air – événement unique dans l'histoire de la Patrouille de France – panachera le ciel du drapeau tricolore afin de célébrer les 70 ans de la Libération.

Honorant leurs illustres aînés qui s'engagèrent dans la libération de notre pays, les hommes et les femmes de l'armée de l'air défilent devant vous dans les airs comme au sol. Ils représentent une armée de l'air opérationnelle, engagée sur tous les fronts, dans la défense du territoire national comme dans les opérations extérieures, de l'Afrique jusqu'au Levant.

Dans le sillage des unités héritières des Forces aériennes françaises libres du groupe « Bretagne » et des escadrons « Normandie-Niemen » et « Île-de-France », toutes les missions de l'armée de l'air seront mises à l'honneur.

Les missions permanentes avec les avions participant à la dissuasion nucléaire et à la posture permanente de sûreté, des missions d'excellence pour lesquelles la réactivité se compte en minutes ou en heures.

Les missions d'intervention avec les avions de chasse qui quotidiennement participent aux missions extérieures de la France, les hélicoptères engagés dans la bande sahélo-saharienne comme dans le soutien aux populations ou les avions de transport.

À la tête de la flotte de transport, vous découvrirez un avion qui révolutionne notre approche de cette mission. Alors que le 7^e A400M vient d'être livré à l'armée de l'air, nous disposons désormais d'un appareil capable de découpler nos capacités de projection. Le transport, c'est également le défilé d'un avion de l'« Estérel », cette unité capable d'intervenir avec une grande réactivité à l'issue de catastrophes humanitaires ou sur des théâtres d'opérations, là où les compagnies aériennes ne vont pas, comme ce fut le cas en Haïti, à Erbil ou plus récemment à Katmandou.

Au-delà de ses aéronefs, la véritable richesse de l'armée de l'air réside dans ses aviateurs. Alimentés par nos écoles de formation qui ouvrent le défilé à pied, les bases aériennes - véritables systèmes de combat - d'Avord et de Cazaux démontrent la richesse d'une armée de l'air dont les aviateurs, aux côtés de leurs camarades des autres armées, sont « Unis pour Faire Face » afin de garantir le succès des armes de la France. Bon défilé à tous !

Le général d'armée aérienne Denis Mercier

Les 3 missions de l'armée de l'air.....	6
L'armée de l'air en opérations.....	8

DÉFILE AÉRIEN DE L'ARMÉE DE L'AIR

Présentation du défilé.....	12
Infographie (avions et hélicoptères).....	14
Ouverture du défilé aérien de la Patrouille de France.....	18
Forces aériennes françaises libres (FAFL).....	20
Forces aériennes stratégiques (FAS).....	22
Projection de puissance.....	24
Protection.....	26
Formation et entraînement : coopérations multinationales.....	28
Projection de forces.....	30
Transport stratégique.....	32
Engagement BSS-RCA.....	34
Soutien à la population.....	36

DÉFILÉ À PIED ET DÉFILÉ MOTORISÉ DE L'ARMÉE DE L'AIR

Infographie (défilants au sol).....	40
La politique des ressources humaines (RH).....	42
École des officiers de l'armée de l'air (EOAA).....	44
École de formation des sous-officiers de l'armée de l'air (EFSOAA).....	46
Base aérienne 702 d'Avord.....	48
Base aérienne 120 de Cazaux.....	50
Base aérienne (BA) XXI, la base de demain.....	52
Escadron de défense sol-air (EDSA) « Le Barrois ».....	54
25 ^e régiment du génie de l'air (RGA).....	56

CONTACTS PRESSE.....	58
----------------------	----

LES 3 MISSIONS DE L'ARMÉE DE L'AIR

Qui exigent réactivité et permanence

PROTÉGER

Garantir la souveraineté de l'espace aérien national et assurer la surveillance spatiale. Protéger les populations, renforcer le service public.



Fenec, « ange gardien » du ciel de Paris

« Commandement et conduite » illustrés par le CNOA de Lyon. À la base aérienne 942 de Lyon Mont-Verdun, à plus de 100 mètres de profondeur, le centre national des opérations aériennes (CNOA) assure 24 heures sur 24, 365 jours par an, la défense aérienne de la France. Surveiller, évaluer, décider ou encore faire intervenir, telles sont ses missions. Pour mener à bien sa lutte défensive, le CNOA s'appuie sur la détection aérienne. Sur des

écrans géants, il bénéficie d'une situation aérienne affichée en temps réel.

Posture permanente de sécurité (PPS). La posture permanente de sûreté aérienne s'appuie notamment sur la détection, l'évaluation, l'intervention et la coopération internationale pour assurer au quotidien la souveraineté de l'espace aérien et la sécurité des Français. L'armée de l'air peut également se déployer à l'étranger, sous mandat de l'Otan, dans le cadre des mesures dites de « réassurance ».

Centre de coordination et de sauvetage (CCS). Lorsqu'un aéronef disparaît, le centre de coordination et de sauvetage (CCS) responsable de la zone concernée, en relation avec les préfetures, les gendarmeries et l'ensemble des services de secours activés, met tout en œuvre pour le retrouver. Cette mission est dévolue à l'armée de l'air, sous la tutelle du ministère chargé des transports et la direction générale des opérations de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse.

Pour + d'infos



DISSUADER

Assurer la mise en œuvre de la composante aéroportée de la dissuasion nucléaire pour défendre les intérêts vitaux de la Nation

Les Forces aériennes stratégiques (FAS). Les FAS participent, avec la force océanique stratégique et la force aéronavale nucléaire, à la posture permanente de la dissuasion nucléaire. Elles mettent en œuvre sa composante aéroportée, un outil flexible, réactif et démonstratif au service du chef de l'État. Assujettie à un contrat opérationnel fixé par le président de la République, cette

mission, ininterrompue depuis près de 50 ans, a contribué à forger l'armée de l'air d'aujourd'hui. Elle permet ainsi à la France de garantir en toutes circonstances sa liberté d'appréciation, de décision et d'action dans le cadre de ses responsabilités internationales. Les avions équipant aujourd'hui les Forces aériennes stratégiques (C-135, Rafale et Mirage 2000N) participent au défilé aérien.

INTERVENIR IMMÉDIATEMENT

Déployer très rapidement un dispositif de combat, projeter force et puissance ou porter assistance

Renseignement : l'utilisation des drones lors de l'opération Barkhane. Des drones français font partis de l'opération Barkhane : 3 Reaper et 2 Harfang. Après une montée en puissance progressive de cette nouvelle capacité ISR (Intelligence, surveillance and reconnaissance) de l'armée de l'air, les missions de renseignement pour les opérations au Mali comme au Niger, se sont succédées à un rythme extrêmement soutenu. Les 3 MQ-9 Reaper et les équipages du 1/33 « Belfort » auront fait au cours de ces derniers mois la parfaite démonstration de la plus-value opérationnelle d'un système de drone MALE (moyenne altitude longue endurance) performant et moderne comme élément clé de l'appui ISR aux opérations de contre insurrection et de lutte contre le terrorisme. Engagés en complément du Harfang et d'autres moyens ISR, ils concourent ainsi pleinement à la manœuvre globale des capteurs en appui des actions de la force Barkhane. Les Reaper français ont franchi le cap des 5 000 heures, tout comme

les drones Harfang qui volent depuis le début de l'opération Serval en janvier 2013.

Intervention immédiate : exemple avec l'opération Chammal. À la différence de l'opération Barkhane, cette deuxième opération se veut exclusivement aérienne et intégrée dans une coalition internationale. Depuis septembre 2014, environ 350 aviateurs sont mobilisés. Cette opération vise, à la demande du gouvernement irakien et en coordination avec les alliés de la France présents dans la région, à assurer un soutien aérien aux forces irakiennes dans la lutte contre le groupe terroriste autoproclamé Daech. Les missions réalisées par les avions de chasse français sont de deux natures : reconnaissance de jour comme de nuit et frappes contre des objectifs au sol.

Le dispositif de l'armée de l'air est actuellement structuré autour d'avions de chasse de l'armée de l'air (Rafale et Mirage 2000D), et d'un avion de contrôle aérien E3F.



Drone Reaper à Niamey (Niger). Il accomplit des missions de renseignement à un rythme soutenu.



Chammal : des avions de chasse réalisent des reconnaissances jour et nuit et des frappes au sol.

Le saviez-vous ? MODERNISATION DES ÉQUIPEMENTS: L'A330 MRTT

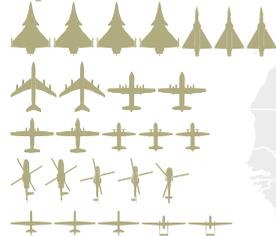
L'arrivée de l'Airbus A330 MRTT permettra de renouveler la flotte vieillissante des ravitailleurs C135 et celle des avions de transport stratégique. Les missions futures de ce MRTT seront le ravitaillement en vol, le transport de personnel et de fret, le relais de renseignement et l'évacuation sanitaire de blessés graves en cas de situation de crise. La première mise en service est programmée pour 2018.

L'ARMÉE DE L'AIR EN OPÉRATIONS

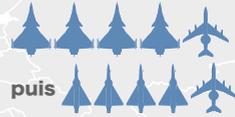
Les moyens engagés

(Hors appareils projetés depuis la métropole et hors opérations intérieures)

Opération Barkhane

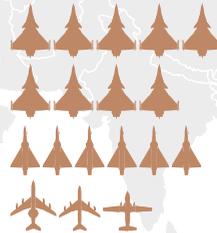


Missions de réassurance



puis

Opération Chammal



Opération Sangaris



1 100

aviateurs projetés dans l'opération **Barkhane**

(Au plus fort de l'engagement)

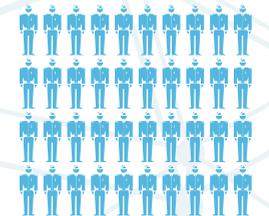


400

aviateurs projetés dans l'opération **Chammal**

(Au plus fort de l'engagement)

Les aviateurs engagés



4 000

aviateurs engagés en métropole

(PPS, dissuasion, protection NRBC, SAR, Vigipirate)



100

aviateurs projetés dans l'opération **Sangaris**

(Au plus fort de l'engagement)



500

aviateurs relevant de forces de souveraineté

(Harpie, Titan, SAR, etc.)

Chrono

11

janvier 2013



Lancement de l'opération **Serval** au Mali. Les Mirage 2000D stoppent l'avancée des groupes terroristes vers Bamako.

13

janvier 2013



Les Rafale bombardent le nord du Mali depuis la métropole.

27

janvier 2013



Parachutage du 2^e REP et 17^e RGP sur Tombouctou.

5

décembre 2013



Lancement de l'opération **Sangaris**.

28

avril 2014



Déploiement de Rafale à Malbork (Pologne) dans le cadre de missions de «réassurance» de l'Otan.

1^{er}

août 2014



Lancement de l'opération **Barkhane**.

10

août 2014



Première mission d'appui humanitaire, acheminement d'équipement de première nécessité à Erbil (Kurdistan irakien).

19

septembre 2014



Premières frappes en Irak, lancement de l'opération **Chammal**.

28

novembre 2014



Arrivée de Mirage 2000D en Jordanie, deuxième ouverture de théâtre pour l'opération **Chammal**.

DÉFILÉ AÉRIEN DE L'ARMÉE DE L'AIR



PRÉSENTATION DU DÉFILÉ

Le 14 Juillet représente une opération de grande envergure pour les armées. Cette année l'Ordre national de la Libération est mis à l'honneur. En plus de cet hommage, les opérations extérieures auxquelles l'armée de l'air participe, occuperont une place toute particulière. Enfin, le Mexique sera l'invité d'honneur de ce 14 juillet 2015 et participera au défilé.



DÉROULÉ DU DÉFILÉ DE L'ARMÉE DE L'AIR

Le défilé aérien d'ouverture démarre lorsque le président de la République prend place dans la tribune d'honneur : c'est le moment « H », aux environs de 10 h 40. Cette année, le général de division aérienne **Jean Christophe Zimmerman** dirigera le défilé aérien. Celui-ci se déroulera de la manière suivante :

H = 10 h 40 Défilé aérien d'ouverture avec des aéronefs de l'armée de l'air.

Défilé des troupes à pied

L'armée de l'air est représentée par deux écoles et deux bases aériennes.

Défilé des troupes motorisées

Avec la présence du 25^e régiment du génie de l'air (RGA) et l'escadron de défense sol-air (EDSA) « Le Barrois ».

11 h 20 Défilé aérien de clôture avec 6 hélicoptères de l'armée de l'air.

L'ORDRE NATIONAL DE LA LIBÉRATION

Cette médaille a été attribuée aux personnes et unités ayant contribué à des hauts faits menant à la libération de la France au cours de la seconde guerre mondiale. Au sein de l'armée de l'air, le régiment de chasse « Normandie-Niemen », les escadrons « Lorraine », « Île-de-France » et le groupe de chasse « Alsace » ont reçu cette décoration. Pour la commémoration du 70^e anniversaire de l'Ordre national de la Libération, une figure exceptionnelle ouvrira le défilé aérien du 14 juillet 2015. Pour symboliser cette commémoration, la Patrouille de France défilera exceptionnellement dans une configuration unique, composée de 12 Alphajet, pour former la Croix de Lorraine.



FOCUS SUR TROIS OPÉRATIONS EXTÉRIURES MARQUANTES DE L'ARMÉE DE L'AIR

Sangaris, Barkhane, Chammal. L'armée de l'air participe conjointement à trois opérations extérieures. Si la première est destinée à éviter une catastrophe humanitaire en Centrafrique, les deux autres s'inscrivent dans la stratégie militaire française globale de lutte contre les groupes armés terroristes.

SANGARIS

Le président de la République a annoncé le 5 décembre 2013 sa décision de renforcer le dispositif militaire français en Centrafrique afin d'éviter une catastrophe humanitaire dans le pays. Au sein de ce dispositif, l'armée de l'air a déployé une trentaine d'aviateurs. Un détachement Fennec des escadrons d'hélicoptères 3/67 « Parisis » et 5/67 « Alpillès », respectivement implantés sur les bases aériennes de Villacoublay et d'Orange, représente à lui seul près de la moitié des aviateurs déployés. Intégrés dans une manœuvre de l'armée de terre, les équipages Fennec composés d'une quinzaine de pilotes et de mécaniciens, assurent l'appui feu et l'éclairage des convois.



5 décembre 2013

BARKHANE

Lancée le 1^{er} août 2014, l'opération *Barkhane* regroupe l'ensemble des opérations françaises conduites dans la bande sahélo-saharienne (BSS). Elle est née d'une logique de fusion et de partage des moyens de l'opération *Serval* au Mali et de l'opération *Épervier*, au Tchad. L'opération vise à appuyer les forces armées des pays du G5 Sahel et pays partenaires de la bande sahélo-saharienne ainsi qu'à empêcher la reconstitution de sanctuaires terroristes dans la région. Actuellement, l'armée de l'air déploie six chasseurs, quatre Rafale au Tchad, trois Mirage 2000D et cinq drones dédiés aux missions de reconnaissance au Niger. Côté transport, l'A400M a été engagé au sein de l'opération dès sa première mission opérationnelle, en octobre 2014.



1^{er} août 2014

CHAMMAL

Après plusieurs mois à tenter de contenir l'avancée du groupe autoproclamé Daech, le président de la République d'Irak n'a eu d'autre recours que celui de demander de l'aide à la communauté internationale. Dès le 10 août 2014, la France a réalisé des vols humanitaires à destination d'Erbil. Plus de 45 tonnes de fret ont été acheminées. À partir de mi-septembre 2014, l'armée de l'air française a fourni un appui aérien contre l'organisation terroriste. Sous la cocarde bleue, blanc, rouge, deux avions Rafale de l'armée de l'air ont mené les premières frappes aériennes françaises contre un dépôt logistique djihadiste.



19 septembre 2014

FOCUS SUR UNE OPÉRATION INTÉRIURE DE L'ARMÉE DE L'AIR

EXEMPLE AVEC LE SALON INTERNATIONAL DE L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'ESPACE DU BOURGET

Lors d'événements nationaux majeurs, l'espace aérien exige une vigilance renforcée. Lors du salon de Bourget notamment, l'armée de l'air met en place une bulle de protection appelée dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA). Pour chaque DPSA, une zone d'interdiction temporaire (ZIT) ou une zone réglementée temporaire (ZRT) est mise en place. Pour garantir l'imperméabilité du dispositif, des moyens de surveillance, tels que l'E-3F ou le radar Giraffe sont déployés. Ils sont complétés par des aéronefs, hélicoptères ou avion de chasse, capables d'agir sur tout le spectre de menaces aériennes.



DÉFILÉ AÉRIEN DE L'ARMÉE DE L'AIR

ARMÉE DE L'AIR
MARINE NATIONALE

ARMÉE DE TERRE
SÉCURITÉ CIVILE

DGGN

12 ALPHAJET
Patrouille de France
en formation Croix de Lorraine

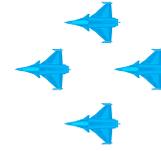
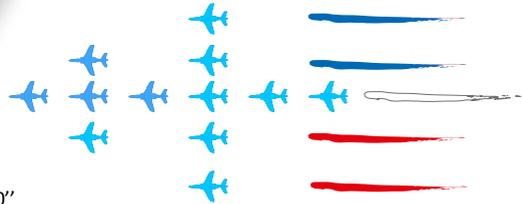
1 C135
GRV 2/91 « Bretagne »

4 Rafale C
EC 2/30 « Normandie Niemen »

4 Mirage 2000 C/B
EC 2/5 « Île-de-France »

1 C135
GRV 2/91 « Bretagne »
3 Rafale B
EC 1/91 « Gascogne »

3 Mirage 2000 N
EC 2/4 « La Fayette »



00''
T0* = 10 h 40

40''
10 h 40

1'20
10 h 41

2'00
10 h 42

2'40
10 h 42

3'20
10 h 43

OUVERTURE DU DÉFILÉ

FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES LIBRES (FAFL)

FORCES AÉRIENNES STRATÉGIQUES (FAS)

*T0: Top départ du défilé aérien lorsque le président s'installe à la tribune d'honneur.

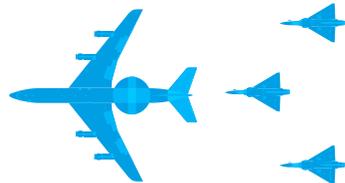
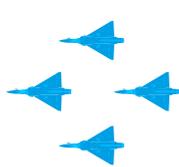
4 Mirage 2000 D
3^e escadre de chasse

1 E-3F
EDCA 36 « Berry »
3 Mirage 2000 RDY
EC 1/2 « Cigogne »

2 Alphajet
ETO 1/8
1 Alphajet (Belgique)
ETO 2/8

2 Rafale M
2 Super-Étendard M

1 Falcon 50 m
1 ATL 2



4'00
10 h 44

4'40
10 h 44

5'20
10 h 45

6'00
10 h 46

6'40
10 h 46

PROJECTION DE PUISSANCE

POLICE DU CIEL

FORMATION ET ENTRAÎNEMENT
Coopérations multinationales

PROJECTION
DE PUISSANCE

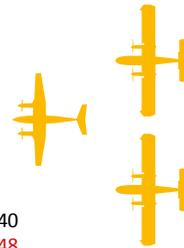
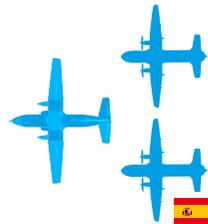
AVIATION DE PATROUILLE
ET DE SURVEILLANCE MARITIME

1 A400M Atlas
ET 1/61 « Touraine »
1 C130
ET 2/61 « Franche Comté »
1 C130 (Espagnol)

1 C160
CIET 340
1 CN295 (Espagnol)
1 CN 235
ET 1/62 « Vercors »

1 Beech King Air 200
2 Canadair CL 415

1 A340
ET 3/60 « Estérel »



7'20
10 h 47

8'00
10 h 48

8'40
10 h 48

9'30
10 h 49

PROJECTION DE FORCES

SÉCURITÉ CIVILE

TRANSPORT STRATÉGIQUE

Ouverture du défilé aérien

Défilé au sol

ARMÉE DE L'AIR
MARINE NATIONALE

ARMÉE DE TERRE
SÉCURITÉ CIVILE

DGGN

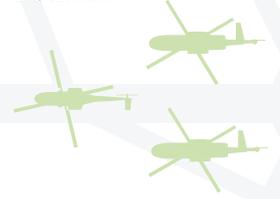
11 h 20

Reprise du défilé aérien

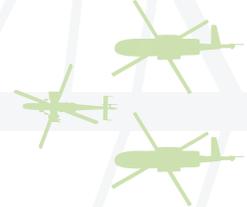
1 Gazelle
1 Tigre HAD
1 Tigre HAP



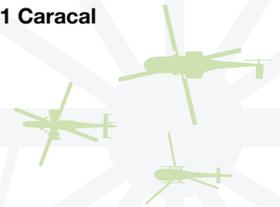
1 Cougar
2 Caïman



1 Tigre HAD
1 HMA avec commandos aux portes
1 HM PC



1 Tigre HAP
1 Gazelle
1 Caracal



00"
11 h 20

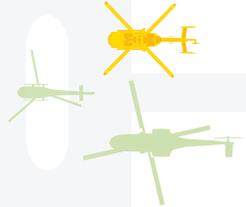
COMBAT AÉROTERRESTRE : LE GAM

PATROUILLE HAM MANŒUVRE ET ASSAULT

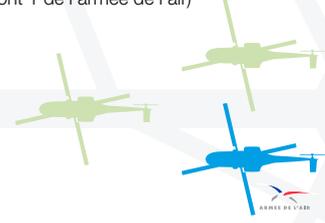
PATROUILLE MIXTE IMEX ET HM PC

ACTIONS SPÉCIALES

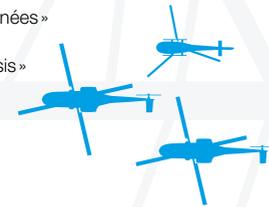
1 Gazelle
1 Puma
1 EC 145 Sécurité civile



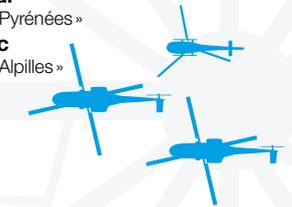
3 Puma
(dont 1 de l'armée de l'air)



1 Caracal
EH 1/67 « Pyrénées »
1 Puma
EH 1/67 « Pyrénées »
1 Fennec
EH 3/67 « Paris »



1 Super Puma
EH 1/44 « Solenzara »
1 Caracal
EH 1/67 « Pyrénées »
1 Fennec
EH 5/67 « Alpilles »



2'00
11 h 22

2'25
11 h 22

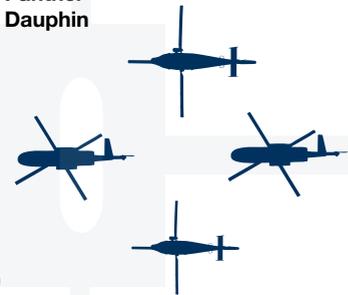
MISSION HEPHAÏTOS : DIH

MISSION ANTITERRORISME : LE GIH

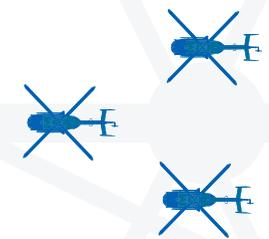
ENGAGEMENT BSS-RCA

SOUTIEN À LA POPULATION

2 Caïman
1 Panther
1 Dauphin



1 EC 145
2 EC 135



2'50
11 h 22

3'15
11 h 23

COMBAT AÉROMARITIME ET SAUVETAGE MARITIME

DGGN

Fin du défilé aérien

Le saviez-vous ?

Altitude

- Avions : environ 1 000 pieds, soit 305 mètres
- Hélicoptères : environ 400 pieds, soit 120 mètres

Vitesse

- Avions de chasse : 300 nœuds, soit environ 556 km/h
- Avions de chasse marine : 280 nœuds, soit environ 519 km/h
- Avions patrouille maritime : 200 nœuds, soit environ 370 km/h
- Avions de transport : 180 nœuds, soit environ 333 km/h
- Avions sécurité civile : 150 nœuds, soit environ 278 km/h
- A340 : 180 nœuds, soit environ 333 km/h
- Hélicoptères : 90 nœuds, soit environ 169 km/h

Distance

- Entre deux blocs hélicoptères : environ 1 km
- Entre deux blocs avions : environ 6,2 km
- Entre les aéronefs : de 5 m à environ 10 m
- Distance du défilé : environ 7 km (de La Défense à la place de la Concorde)
- Longueur totale du défilé avion : environ 52 km
- Longueur totale du défilé hélicoptère : environ 8 km



PATROUILLE DE FRANCE

OUVERTURE DU DÉFILÉ AÉRIEN

Par la Patrouille de France

Chaque 14 juillet la Patrouille de France (PAF) illumine le ciel parisien. Elle est à l'image de tous les aviateurs de l'armée de l'air qui sont en permanence engagés dans leurs missions de protection de l'espace aérien français et de défense des intérêts vitaux de la Nation ou en opérations extérieures, que ce soit pour combattre le terrorisme ou aider les populations en détresse. Les pilotes et les mécaniciens qui l'accompagnent proviennent des unités de combat de l'armée de l'air et ont vocation à y retourner.



Porteuse de valeurs fédératrices, la Patrouille de France, ou « grande Dame » comme elle est aussi appelée, représente l'excellence des ailes françaises. Depuis plus de 60 ans, ses pilotes ont fait rêver des générations de spectateurs. Que ce soit derrière leurs écrans de télévision, lors d'un meeting aérien ou d'un rassemblement populaire, des centaines de milliers de spectateurs vibrent chaque année au rythme de leurs acrobaties aériennes.

Depuis sa création, la Patrouille de France fonctionne selon un triptyque immuable : un avion, un pilote, un mécanicien. Au sein de cette petite unité tout est mis en œuvre pour que les pilotes se concentrent au maximum sur leurs actions de pilotage. Pour cela, ils peuvent s'appuyer sur le soutien sans faille de l'ensemble du personnel.



Pilotes de la Patrouille de France 2015.

12

Alphajet !

Afin de mettre en avant l'Ordre national de la Libération, une figure unique sera effectuée. La Croix de Lorraine sera ainsi mise à l'honneur grâce à une formation spéciale composée non pas de neuf, mais de 12 Alphajet !



QUATRE PILOTES SUPPLÉMENTAIRES

Pour réaliser la formation inédite de la Croix de Lorraine, quatre pilotes supplémentaires rejoindront l'équipe de la PAF 2015 :



ATHOS 9
Capitaine
William Leroy

Remplaçant de la Patrouille de France 2015



ATHOS 11
Commandant
Alexandre Debras

Adjoint au directeur des équipes de présentation de l'armée de l'air



ATHOS 10
Lieutenant-colonel
Arnaud Amberg

Directeur des équipes de présentation de l'armée de l'air



ATHOS 12
Lieutenant-colonel
Raphaël Nal

Ancien leader de la Patrouille de France 2013

Retrouvez les autres pilotes de la Patrouille de France sur le site officiel :
www.patrouilledefrance.fr

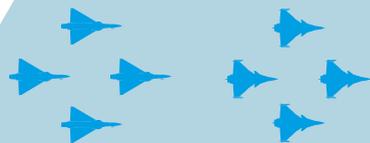
Le saviez-vous ?

LA PAF PROCLAMÉE « MEILLEURS OUVRIERS DE FRANCE »



Lcl Arnaud Amberg recevant la distinction « Meilleurs Ouvriers de France 2015 ».

La Patrouille de France a été proclamée « Meilleurs Ouvriers de France » Honoris Causa le jeudi 16 avril 2015. Une distinction qui souligne « une culture commune pour l'excellence professionnelle et une même volonté solidaire de porter haut le col bleu-blanc-rouge, ce signe distinctif de la qualité France. » C'est en ces termes que le lieutenant-colonel Arnaud Amberg, directeur des équipes de présentation de l'armée de l'air a été introduit à la tribune du grand Amphithéâtre de la Sorbonne.



1 C135
GRV 2/91 « Bretagne »
4 Rafale C
EC 2/30 « Normandie-Niemen »
4 Mirage 2000 C/B
EC 2/5 « Île de France »

HOMMAGE À LA LIBÉRATION

PORTRAIT DE QUATRE COMPAGNONS DE LA LIBÉRATION



ROMAIN KACEW alias GARY

Compagnon de la Libération
Décret du 20 novembre 1944

En juin 1940, le sergent Kacew décide de rallier les Forces françaises libres.

Il se distingue particulièrement le 25 janvier 1944 quand, leader d'une formation de six appareils, il est blessé par un éclat d'obus en même temps que son coéquipier pilote Arnaud Langer lui-même gravement touché aux yeux. Malgré sa blessure, il guide son coéquipier et l'ensemble de sa formation avec suffisamment de maîtrise pour réussir un bombardement très précis et pour ramener l'escadrille à la base.



RENÉ MOUCHOTTE

Compagnon de la Libération
Décret du 8 mai 1943

À la fin de l'année 1941, il est affecté au groupe de chasse « Île-de-France » et reçoit en février 1942, le commandement de l'escadrille « Versailles ». Promu capitaine, Mouchotte effectue sa première sortie avec son nouveau groupe le 12 avril 1942. Le 14 juillet suivant, le général de Gaulle lui remet la Croix de Guerre avec palme. Le 27 août 1943, au cours de sa 141^e mission avec l'« Alsace », mission de protection de « forteresses volantes » B 17, il est abattu en vol au-dessus de la Manche.



YVES EZANNO

Compagnon de la Libération
Décret du 20 novembre 1944

Engagé aux Forces françaises libres, il fait un stage sur Spitfire en août 1940 avant de faire partie de l'expédition de Dakar. Affecté au moment de sa création en septembre 1941 au Groupe de bombardement « Lorraine », il prend une part active au sein de l'escadrille « Nancy ». Le « Lorraine » étant placé au repos en février 1942, Yves Ezanno demande à repartir en opérations. Il est affecté au Groupe de Chasse « Alsace », et, promu capitaine, prend le commandement de l'Escadrille « Strasbourg ». Descendu en flammes au-dessus de l'île de Walcheren, le 4 novembre 1944, il parvient à rejoindre les lignes alliées sous le feu des avant-postes allemands.



JEAN TULASNE

Compagnon de la Libération
Décret du 11 octobre 1943

Fin février 1941, il est promu commandant et nommé par le général de Gaulle chef d'état-major des FAFL au Moyen-Orient en remplacement du colonel de Marmier ; il doit alors partir s'installer au Caire, quittant le front à contrecœur. Affecté à la couverture d'Alexandrie avec son unité, il se voit confier le commandement tactique d'un nouveau groupe de chasse destiné à se battre sur le front russe : le Groupe de Chasse « Normandie ». Le 17 juillet dans la région d'Orel, le commandant Jean Tulasne disparaît en vol.

FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES LIBRES (FAFL)

Le second bloc aérien illustre les Forces françaises libres (FAFL). Le groupe de ravitaillement en vol 2/91 « Bretagne », le régiment de chasse 2/30 « Normandie-Niemen » et l'escadron de chasse 2/5 « Île-de-France » défilèrent sur Rafale C et Mirage 2000 C/B. Ces unités opérationnelles réalisent plus particulièrement des missions de reconnaissance, de défense aérienne et de formation ainsi que du ravitaillement en vol.



À partir de l'été 2015, ces avions réaliseront des missions au Niger dans le cadre de l'opération Barkhane.

Un C135 du groupe de ravitaillement en vol 2/91 « Bretagne » sera à la tête de ce premier bloc. Souvent comparés à des « stations-service volantes », ces Boeing sont indispensables et permettent aux autres aéronefs de pouvoir effectuer des missions avec une élongation plus importante. Ce C135 sera suivi par l'escadron 2/30 « Normandie-Niemen ». Cette unité composée de quatre Rafale C se distingue par sa polyvalence d'action et sa spécialisation dans la

reconnaissance. Quatre Mirage 2000 de l'Escadron de Chasse 2/5 « Île-de-France » fermeront ce second bloc aérien. Implanté sur la base aérienne 115 à Orange, cet escadron mène des missions de défense aérienne de posture permanente de sûreté, et devrait être déployé au Niger pour l'opération Barkhane durant l'été 2015. Cette unité est également en charge de transformer, d'instruire et de former des pilotes de chasse destinés à voler sur Mirage 2000.

SYMBOLIQUE ET TRADITIONS DES GRANDES UNITÉS FAFL

Le 18 juin 1940, une poignée d'aviateurs décide de rejoindre le Général de Gaulle en Angleterre. Tous, tant pilotes que mécaniciens, impatients de continuer le combat, deviennent les premiers éléments des Forces aériennes françaises libres (FAFL). D'abord éparses, les unités se structurent à partir de juillet 1941 et donnent naissance à de grandes formations restées célèbres pour leurs actions sur tous les théâtres d'opération. Ainsi, le groupe de chasse « Alsace » est créé le 1^{er} septembre 1941, le groupe de bombardement « Lorraine », le 2 septembre et le groupe de bombardement en vol 2/91 « Bretagne », le 1^{er} janvier 1942. D'autres groupes FAFL verront le jour par la suite. Toutes ont survécu jusqu'à nos jours, à l'exception d'« Artois » et de « Picardie ». Sur ces sept unités FAFL, quatre seulement ont été instituées « Compagnon de la Libération », entre 1943 et 1945 : « Alsace », « Lorraine », « Île-de-France » et « Normandie-Niemen ».

FORCES AÉRIENNES STRATÉGIQUES (FAS)

Le troisième bloc aérien représente les Forces aériennes stratégiques (FAS). Elles assurent une mission structurante pour l'armée de l'air, la dissuasion nucléaire. Permanentes et réactives, les FAS en sont le bras armé dans les airs. Une mission complexe, creuset de l'excellence des aviateurs, assurée de façon ininterrompue depuis plus de 50 ans.

LES MISSIONS DES FAS

La mission principale des FAS depuis 50 ans est de concourir à la dissuasion, c'est-à-dire protéger la nation, territoires et départements d'outre-mer inclus, aux côtés de la FOST (Force océanique stratégique) contre toute agression visant ses intérêts vitaux. Cette mission nécessite des moyens dédiés, dont environ une soixantaine d'aéronefs : C135 FR, Mirage 2000N, Rafale, préparés et mis

en œuvre par le commandement des FAS. Au sein des forces aériennes stratégiques, la polyvalence des hommes et des avions est reine. Sans jamais rompre avec leur mission première, les FAS réalisent aussi des missions conventionnelles. Ainsi, les FAS concourent aux deux missions stratégiques de l'armée de l'air : souveraineté de l'espace aérien national et dissuasion.

LES MOYENS DES FAS



L'escadron de chasse 1/91 « Gascogne » participe à la posture permanente de sûreté du pays, tout en se déployant en opération extérieure, comme au Tchad.

En plus de maintenir et de garantir la posture permanente de dissuasion nucléaire, les équipages « FAS » sur Rafale B, Mirage 2000N et ravitailleur C135, contribuent aux actions conventionnelles de l'armée de l'air.

Compte tenu de la polyvalence du Rafale, les FAS contribuent au dispositif de permanence opérationnelle, bras armé de la défense aérienne, au moyen de Rafale de l'escadron de chasse 1/91 « Gascogne » de Saint-Dizier. Sur le territoire

national, les Rafale des FAS contribuent aussi à la posture permanente de sûreté. Au 1/91, cet avion de dernière génération permet aux équipages d'intervenir également dans un large spectre de missions aériennes, ce qui a été prouvé récemment lors de l'opération *Barkhane* au Tchad.

Les C135 assurent le ravitaillement en vol de l'ensemble des avions de combat français et étrangers engagés en opération depuis le milieu des années

1970. Ils sont aussi aptes à effectuer des transports logistiques, de fret stratégique, des évacuations sanitaires et des missions de service public. Ils ont ainsi participé à la quasi-totalité des opérations aériennes menées par l'armée de l'air nécessitant de la projection de force. Véritable banc médical volant, le kit « Morphée » peut équiper les C135 FR lors d'évacuations sanitaires sur plusieurs milliers de kilomètres. « Morphée » permet aux équipes médicales embarquées de soigner jusqu'à douze blessés graves.

DISSUASION NUCLÉAIRE

La dissuasion nucléaire vise à protéger la nation contre toute agression d'origine étatique contre ses intérêts vitaux, d'où qu'elle vienne – d'une puissance majeure ou régionale - et quelle qu'en soit la forme. La dissuasion française contribue par son existence à la sécurité de l'Alliance atlantique et à celle de l'Europe. La dissuasion garantit en permanence l'autonomie de décision et de liberté

Grâce à la polyvalence des hommes et des avions, les FAS réalisent des missions de dissuasion et des missions conventionnelles.



LA DISSUASION NUCLÉAIRE

d'action dans le cadre des responsabilités internationales, y compris contre des tentatives de chantage qui pourraient être exercées contre la France en cas de crise. La dissuasion nucléaire s'inscrit donc dans le cadre plus global de la stratégie de défense et de sécurité nationale, qui prend en compte l'ensemble des menaces, y compris celles qui se situent sous le seuil des intérêts vitaux.

L'armée de l'air est mobilisée en permanence au service de la composante aéroportée de la dissuasion nucléaire. Ses différents modes d'action et de montée en puissance sont un atout majeur pour veiller aux intérêts vitaux de la Nation.

Après le C135, le MRTT assurera au sein de la mission de dissuasion, l'allongement stratégique. Ici, un C135 français ravitaillant un MRTT australien.



PROJECTION DE PUISSANCE

Sangaris, Barkhane, Chammal... Ce quatrième bloc d'avions défilant met à l'honneur les aviateurs engagés sur tous les théâtres d'opérations. La capacité d'intervention immédiate et d'entrée en premier est une capacité socle de l'armée de l'air. Dès les premières heures du conflit, elle est apte à déployer des moyens de renseignement et d'intervention ainsi que des combattants du soutien pour appuyer les forces armées.

LES PREMIÈRES ESCADRES DE L'ARMÉE DE L'AIR



Création de la 31^e escadre aérienne de ravitaillement et de transport stratégiques sur la base aérienne 125 d'Istres.

À la rentrée 2014, quatre escadres ont été créées sur les bases aériennes d'Avord, d'Istres et de Nancy : la 36^e escadre de commandement et de conduite aéroportée (EC2A), l'escadre sol-air de défense aérienne du 1^{er} régiment d'artillerie de l'air (ESADA-1^{er} RAA), la 31^e escadre aérienne de ravitaillement et de transport stratégiques et la 3^e escadre de chasse. Elles agissent dans le cadre du plan stratégique de

l'armée de l'air Unis pour « faire face » et permettent de rassembler le personnel autour de la mission. « La réforme va permettre de définir une interface claire entre la base aérienne et les soutiens, afin de continuer à être au rendez-vous des opérations » confie le colonel Fabien Mandon, ancien commandant de la base aérienne 702 d'Avord et de la base de Défense Bourges-Avord.



4 Mirage 2000 D
3^e escadre de chasse

PROJECTION DE PUISSANCE



La projection de puissance repose sur l'emploi de systèmes de forces appropriés sans déploiement de troupes au sol. Ici, un Mirage 2000D de la 3^e escadre de chasse.

Témoignage DES AVIATEURS AU CŒUR DE L'ACTION

Capitaine F., escadron de chasse 1/7 « Provence »

« Au mois de mars 2015, lors de mon déploiement à N'Djamena, j'ai pu réaliser notamment des missions pour les opérations Barkhane et Sangaris. En plus des sorties quotidiennes planifiées, nous assurons aussi des décollages sur alerte de jour comme de nuit. Nous menons principalement des missions de CAS (Close Air Support – appui aérien rapproché) et de reconnaissance, sur notre zone de responsabilité qui couvre le fuseau Est de la bande sahélo-saharienne (opération Barkhane) et la République centrafricaine (opération Sangaris). Nous étions aussi mis à contribution lors de missions CAS dans le fuseau Ouest de Barkhane en complément des Mirage 2000 D basés à Niamey. »

PROTECTION

Ce cinquième bloc aérien défilant illustre la mission de protection du ciel. Chaque jour, les aviateurs sont sur le pont pour assurer la posture permanente de sûreté aérienne. Pour des événements sensibles (14 juillet, sommets internationaux, coupe du monde...), sur demande du Premier ministre, l'armée de l'air active un dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA) avec plusieurs centaines d'aviateurs mobilisés sur le terrain pour intervenir en quelques minutes en cas de menace potentielle.

LA POSTURE PERMANENTE DE SÛRETÉ (PPS)

Assurer la permanence opérationnelle, c'est être capable d'intercepter un intrus sous très faible préavis 24 h/24 et 7 j/7.

La posture permanente de sûreté aérienne est, avec la dissuasion, une des deux missions permanentes assurées par l'armée de l'air. Définie par le code de la Défense, cette mission prioritaire et permanente a pour objet de surveiller l'espace aérien et ses approches, d'évaluer la menace et de fournir aux autorités des éléments d'appréciations de la situation aérienne.

Cette mission garantit la souveraineté de l'espace aérien national et permet de diffuser l'alerte en cas de danger spatial ou aérien. Elle se traduit par le triptyque détection – évaluation – intervention.

Disséminés sur le territoire français, des avions de chasse et des hélicoptères armés sont prêts à appliquer les mesures actives de sûreté aérienne.



Le Mirage 2000-5 escadron chasse 1/2 « Cigognes » est spécialisé dans la défense aérienne.



1 E3F
EDCA 36 « Berry »
3 Mirage 2000 RDY
EC 1/2 « Cigogne »

PROTECTION, COMMANDEMENT ET SERVICE



Le saviez-vous ? L'INTERCEPTION DE DEUX BOMBARDIERS PAR LA POLICE DE L'AIR

Récit du Lieutenant Quentin, pilote de Mirage 2000-5.

Alors que nos deux Mirage 2000-5 assuraient la permanence opérationnelle depuis Lann-Bihoué, nous avons décollé sur alerte, le 28 janvier 2015. L'objectif était deux bombardiers lourds russes Tu-95 « Bear » faisant route vers la Manche sans plan de vol. Ces appareils avaient déjà été interceptés par des Typhoon alors qu'ils passaient au large de la Grande-Bretagne.

Nous avons pris le relais de nos homologues d'outre-Manche, après avoir intercepté les bombardiers russes en une poignée de minutes. Placés sous les ordres du centre national des opérations aériennes (CNOA), nous avons d'abord identifié les appareils, puis réalisé une interrogation radio restée sans réponse. C'est alors que les Tu-95 ont préféré faire demi-tour. Même si les avions russes sont coutumiers du fait, nous avons eu le sentiment de contribuer activement à la protection du territoire national. Les procédures françaises et otaniennes de « police du ciel » sont parfaitement rodées et interopérables.

LA POSTURE
PERMANENTE DE SÛRETÉ
AÉRIENNE

EN 2014

108 sorties
38 pertes de contact radio
3 assistances en vol
17 survols de sites



109 sorties
25 missions d'interception
84 missions de surveillance

FORMATION ET ENTRAÎNEMENT

Coopérations multinationales

Dès son incorporation, l'aviateur est formé dans les meilleures conditions. Garante d'une armée de l'air moderne, sa formation est résolument ouverte sur le monde extérieur. Ce sixième bloc représente l'innovation déployée et les compétences acquises capitalisées au sein de pôles d'expertise.

ESCADRON DE TRANSFORMATION OPÉRATIONNEL (ETO)



Depuis 2004, l'École de transition opérationnelle ETO/8^e WING est membre de l'Advanced Jet Training School. Lancée officiellement en 2003 lors d'une réunion d'état-major franco-belge, cette initiative

s'inscrit dans le cadre d'un processus de rationalisation des outils de formation des pilotes de combat existant dans les deux pays. Elle a pour objectif de tirer profit de la synergie des besoins et des moyens des deux armées de l'air équipées d'avions-écoles similaires (Alphajet) pour la formation du pilote de chasse. À l'heure actuelle, l'ETO/8^e WING forme environ 80 stagiaires français et étrangers par an dont une quinzaine de futurs pilotes de chasse belges.

ÉCOLE DE L'AVIATION DE CHASSE (EAC)

Cérémonie de remise de brevets de personnel navigant et de remise de poignards d'officier.



Située sur la base aérienne 705 de Tours, l'École de l'aviation de chasse (EAC) « Christian Martell » a pour mission principale de former les élèves pilotes de chasse et les élèves navigateurs officiers systèmes d'armes « chasse » destinés

à devenir les équipages des avions de combat de l'armée de l'air. Depuis 2004, l'EAC 00.314 forme les pilotes de chasse de la composante aérienne belge au sein de l'AJeTS (Advanced Jet Training School). Les élèves pilotes belges se joignent aux élèves pilotes français pour la partie de la formation comprenant Tours et Cazaux. L'instruction amont et aval est assurée pour l'instant en Belgique. La structure franco-belge pourrait être l'embryon d'une école internationale de formation des pilotes de chasse. D'autres nations se montrent en effet intéressées par ce projet.



Jet pilotes

FORMATION ET ENTRAÎNEMENT



2 Alphajet
ETO 1/8

1 Alphajet (Belgique)
ETO 2/8

Pour + d'infos



Le saviez-vous ? LE PROJET « COGNAC 2016 »

Pour garantir la réalisation des trois grandes missions confiées à l'armée de l'air - la dissuasion, l'intervention immédiate et la protection - une capacité socle a été identifiée afin de disposer en permanence d'aviateurs prêts à réaliser leur mission. Il s'agit de la capacité « Formation et entraînement ». C'est ainsi qu'est né le projet « Cognac 2016 », s'inscrivant à part entière dans cette dynamique de modernisation des capacités opérationnelles. Ce projet s'articule autour de deux volets complémentaires et innovants : un équipement de formation renouvelé et modernisé, et un entraînement évoluant vers un modèle différencié et mutualisé. Le concept d'entraînement différencié repose sur la création de deux cercles de pilotes. Le premier cercle constituera le noyau dur des équipages de chasse. Ces derniers effectueront 180 heures de vol par an en escadrons de combat, complétées par 60 heures de simulateur, afin de garantir un haut niveau de technicité. Cinquante pilotes, anciens membres du premier cercle, seront momentanément affectés comme moniteurs en école de formation. Le deuxième volet concerne l'évolution des flottes d'aéronefs. L'acquisition d'un nouvel



avion école, capable de répondre aux exigences d'apprentissage des jeunes équipages mais également d'entraîner au mieux et à moindre coût les équipages du second cercle, est nécessaire à la mise en œuvre de la formation différenciée. Le projet « Cognac 2016 » est un projet innovant et structurant pour l'armée de l'air de demain. Il devrait être développé sur la BA 709 de Cognac-Châteaubernard. Disposant de zones de travail aérien adaptées et d'une solide expérience dans la formation des équipages, la BA 709 a en effet tous les atouts pour relever ce défi.



Le projet « Cognac 2016 » comprend de la simulation, des briefings et des cours théoriques.



PROJECTION DE FORCES

La projection de force est présentée dans ce bloc par l'ensemble des avions de transport équipant l'armée de l'air. À sa tête, l'A400M Atlas qui représente une nouvelle génération. Cet avion de transport tactique à allonge stratégique a été mis à contribution lors de l'opération *Chammal*.

L'ESCADRON DE TRANSPORT «TOURAINÉ» RENAÎT SUR A400M

80

heures

Ce fut le temps nécessaire à l'A400M Atlas pour boucler le tour du monde lors d'une mission inédite.

L'escadron de transport 1/61 « Touraine » a officiellement été réactivé à la rentrée 2014 sur la base aérienne 123 « Commandant Charles Paoli » d'Orléans-Bricy, au cours d'une cérémonie militaire présidée par le général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air. Le « Touraine » se réveille ainsi, en étant équipé d'A400M Atlas. Sa capacité logistique



initiale a d'ailleurs été déclarée au profit de l'EATC (European Air Transport Command).

Première mission de transport logistique opérationnel pour l'A400M. Du 1^{er} au 3 octobre 2014, le cinquième A400M « Atlas » livré à l'armée de l'air a réalisé, lors de sa première mission opérationnelle, le premier posé d'appareil de ce type sur les plateformes de Niamey, Ouagadougou et N'Djamena, dans la bande sahélo-saharienne (BSS). Partis le 1^{er} octobre de la base aérienne 123 d'Orléans, les huit membres d'équipage (3 pilotes, 3 mécaniciens d'équipage et 2 mécaniciens « sol ») ont fait escale à Istres, Niamey, Ouagadougou, Kinshasa, N'Djamena et Bruxelles avant de regagner Orléans, leur base d'origine dans la soirée du 3 octobre 2014. Cette mission de trois jours aurait nécessité une semaine en C160 Transall avec une charge offerte moindre.

10

tonnes de fret ont pu être acheminées sans escale par un A400M au profit des forces françaises engagées dans l'opération *Chammal*.

EATC: European Air Transport Command

Les besoins très importants en transport militaire, combinés à la volonté politique de renforcer la coopération européenne, ont conduit à la création du Commandement du transport aérien européen : l'EATC. À ce jour, la flotte EATC regroupe des avions de transport tactique (C-130, C-160, A400M) et stratégique (A310, KDC10). L'EATC garantit le choix de l'aéronef le plus adapté aux besoins et à la spécificité de la mission. De plus, il permet de renforcer l'interopérabilité entre les pays membres*. En mai 2015, le premier entraînement de transport tactique dirigé par l'EATC s'est déroulé sur la base aérienne d'Orléans.

* Les pays membres de l'EATC sont les Pays-Bas, la Belgique, la France, l'Allemagne, le Luxembourg, l'Espagne et plus récemment l'Italie.



1 C160
CIET 340
1 CN295 (Espagnol)
1 CN 235
ET 1/62 «Vercors»



1 A 400M Atlas
ET 1/61 « Touraine »
1 C130
ET 2/61 « Franche comté »
1 C130 (Espagnol)

PROJECTION DE FORCES



TRANSALL C-160

Ancien fer de lance du transport aérien tactique de l'armée de l'air, il est reconnu pour sa capacité à atterrir sur des terrains sommaires. Progressivement, il sera remplacé par l'A400M Atlas.

En chiffres

- 16 tonnes de matériel ou 89 passagers ;
- Distance maximum franchissable de 4 400 km.



HERCULE C-130

Avion de transport d'assaut, l'Hercule est entré en service en 1987. Rapide, il a une capacité d'emportée importante.

En chiffres

- 20 tonnes de matériel ou 120 passagers ;
- Distance maximum franchissable de 7 000 km ;
- Vitesse de croisière maximale de 600 km/h.



CASA CN 235

Avion de transport tactique, le Casa est entré en service en 1993. Facilement manœuvrable, il peut se poser sur les terrains les plus sommaires. Le CASA NURSE est une version médicalisée : il permet de fournir le maximum de confort possible à l'évacuation sanitaire.

En chiffres

- 5 tonnes de matériel ou 43 passagers ;
- Distance maximum franchissable de 3 500 km ;
- Vitesse de croisière maximale de 460 km/h.

Le saviez-vous ?

LA PROJECTION ET LE RÉAPPROVISIONNEMENT DES FORCES: LE CSOA

En coulisse, une unité de l'ombre orchestre cette mission : le centre de soutien des opérations et des acheminements (CSOA) implanté à Villacoublay.

Colonel Pascal, commandant en second du CSOA

Nous sommes chargés de la conduite et de la coordination du soutien logistique interarmées des opérations extérieures et intérieures. Dans une logique de bout en bout, le CSOA contribue à définir le format et la manœuvre logistique nécessaires au soutien d'une force, en fonction de son volume et des missions opérationnelles. S'ensuivent la planification et la conduite de l'acheminement sur le théâtre par les vecteurs stratégiques aériens et maritimes. Le lancement de l'opération Servat reste un souvenir fort. Au départ, nous avons eu affaire à une projection tous azimuts. Il a fallu rapidement maîtriser le tempo des rotations pour ne pas engorger les plateformes à l'arrivée du fret.

TRANSPORT STRATÉGIQUE

Grâce à ses avions de transport tactiques et stratégiques, l'armée de l'air est un acteur incontournable de la projection des forces. Son credo : réactivité et adaptabilité. L'entraînement et le professionnalisme des militaires ont permis aux armées d'effectuer des acheminements de fret humanitaire auprès de populations en situation de grave péril. Prochainement remplacé par l'Airbus A330 MRTT Phénix, l'A340 de l'ET « Esterel » clôture le défilé des avions de l'armée de l'air.

IRAK

En août 2014, un Airbus A340 de l'armée de l'air a projeté 20 tonnes de matériel de secours pour apporter un soutien humanitaire aux populations civiles déplacées en situation de grave péril au Kurdistan irakien (au nord de l'Irak). C'était la deuxième rotation de fret humanitaire à destination de cette région. En effet, un premier A340 de l'armée de l'air avait acheminé 18 tonnes de médicaments, couvertures et tentes. Après son atterrissage à Erbil, l'équipe a ainsi pu remettre la cargaison humanitaire au personnel du centre de crise du ministère des Affaires étrangères et du développement international (MINAEDI), chargé de la distribution aux autorités locales et aux représentants des organisations non gouvernementales, comme la Croix-Rouge.

NÉPAL

Suite au tremblement de terre qui a frappé le Népal le 25 avril 2015 et face à la situation de détresse humanitaire, la France a immédiatement décidé de déployer une aide d'urgence pour contribuer aux opérations de recherche et de dégagement des victimes. Afin d'acheminer le plus rapidement possible le fret humanitaire et les équipes de secouristes, un A340 de l'escadron de transport 3/60 « Esterel » a décollé en direction de Katmandou deux jours après la catastrophe. Sur la base aérienne 110 de Creil, une équipe de l'escadron de transit et d'accueil aérien a donc procédé au conditionnement et à l'acheminement vers l'aéroport de Roissy des 17 tonnes de fret humanitaire d'urgence.

Un Airbus de l'« Esterel » en mission de soutien humanitaire au Kurdistan.



1 A340
ET 3/60 « Esterel »

TRANSPORT STRATÉGIQUE

UNE UNITÉ ATYPIQUE DE L'ARMÉE DE L'AIR



L'escadron de transport « Esterel » est l'une des unités réactives de l'État français, projetable rapidement et loin. À l'instar d'une compagnie aérienne, il est doté d'une flotte de trois A310 et deux A340. Ces appareils ne portent cependant aucun signe distinctif pouvant évoquer le monde militaire. Sur les flancs de ces avions blancs aux liserés bleus et rouges, les mots « République Française » s'étalent, discrets. Cette unité se rend aux quatre coins du monde pour assurer le transport de passagers divers. Bien plus qu'une simple compagnie aérienne, elle est également un escadron opérationnel au personnel réactif et aguerri, qui se rend sur les théâtres d'opérations ou sur les lieux de catastrophes naturelles pour secourir les populations.



Suite à la catastrophe nucléaire de Fukushima, l'armée de l'air est intervenue au Japon pour assurer l'évacuation des ressortissants français.

ENGAGEMENT BSS-RCA

Sangaris, Barkhane, Chammal. L'armée de l'air participe conjointement à trois opérations extérieures. Si la première est destinée à éviter une catastrophe humanitaire en Centrafrique, les deux autres s'inscrivent dans la stratégie militaire française globale de lutte contre les groupes armés terroristes. Pour ouvrir le défilé aérien des hélicoptères, un Puma, un Caracal et un Fennec défilèrent pour illustrer l'engagement BSS¹-RCA².

LES CARACAL EN OPÉRATION



Pamir, Harmattan, Barkhane, Sangaris... Autant d'opérations dans lesquelles l'hélicoptère Caracal a été engagé depuis 2006, date de sa mise en service. Au fil des opérations, l'appareil se révèle être une redoutable machine de guerre. Optimisé pour la mission de recherche et sauvetage au combat (Resco ou CSAR - Combat Search and Rescue), il montre sa polyvalence sur toutes les opérations récentes. Cet hélicoptère est également employé dans le cadre des missions Forces spéciales (FS).

Les aviateurs de l'escadron d'hélicoptères 1/67 « Pyrénées » de la base aérienne 120 de Cazaux assurent les missions d'évacuation aéromédicale, de sauvetage aéroterrestre et de soutien et d'appui aux forces déployées sur le théâtre. Forts de l'expertise acquise lors de nombreux engagements opérationnels et d'un entraînement exigeant, les équipages de l'EH « Pyrénées » sont à la pointe dans tous les domaines d'action avec le Caracal.

Le Caracal en mission d'évacuation sanitaire (EVASAN) à N'jaména.

Le fennec en RCA



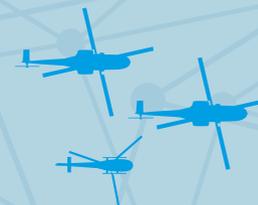
LES FENNEC EN TERRE AFRICAINE

Déployés depuis décembre 2013 au profit de la force *Sangaris*, les aviateurs des escadrons d'hélicoptères 3/67 « Paris » de Villacoublay et 5/67 « Alpilles » d'Orange ont accumulé plus de 1 500 heures de vol et franchi le jeudi 5 mars 2015 la barre des 500 missions au cœur de l'Afrique. Un cap passé grâce au travail des mécaniciens des escadrons de soutien technique aéronautique 2E/060 « Yvelines » et 2E/005 « Barronies », qui assurent la maintenance et la mise en œuvre des Fennec.



Détachement de Fennec durant l'opération Sangaris.

À noter que le dernier vol du Fennec à *Sangaris* a été effectué le 14 juin 2015.



1 Caracal
EH 1/67 « Pyrénées »
1 Puma
EH 1/67 « Pyrénées »
1 Fennec
EH 3/67 « Paris »

ENGAGEMENT BSS-RCA

Témoignage

LE COMMANDANT GAËLLE, PILOTE DE FENNEC



Le commandant Gaëlle, a été déployé en République centrafricaine (RCA) en août 2014 pour une durée de 2 mois. Chef de détachement Fennec sur le camp M'Poko de Bangui, elle a commandé une équipe d'une vingtaine de personnes.

Quelles étaient vos missions lors de votre déploiement en RCA ?

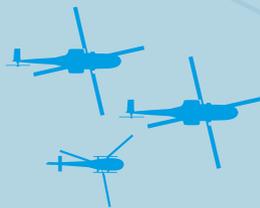
Les missions que l'on peut être amené à réaliser avec ce type d'appareil sont diverses, cela comprend la collecte de renseignements, le soutien au profit de la force, voire l'évacuation de ressortissants (EVASAN). En RCA, c'était le sous-groupe de renseignement multicapteurs qui ordonnait les missions. En tant que chef de détachement, c'était à moi de m'adapter aux missions en étant force de propositions. Je me souviens d'un retour de mission de nuit très compliqué et éprouvant du fait des conditions météo orageuses, où nous avons été obligés de nous dérouter sur Bambari. Dans ma fonction, il faut savoir temporer, être réactif et toujours partir avec son sac d'alerte !

Vos missions en France sont-elles différentes ?

Je suis chef d'escadrille, en charge de la conduite des opérations au sein d'un escadron d'une trentaine d'officiers pilotes. En RCA, le format était réduit, j'étais à la tête du détachement. On organisait et coordonnait les missions quotidiennes des aviateurs. J'aime les deux métiers, car ce sont bien deux approches différentes. Ce n'est pas toujours simple de conjuguer vie personnelle et professionnelle. En outre, ce métier n'est pas sans risque. [...] Ma mère aurait préféré que je devienne institutrice ! Nous ne sommes qu'une quinzaine de pilotes d'hélicoptère féminines en France dont quelques-unes sur le théâtre.

Êtes-vous bien acceptée en tant que femme, commandant une escadrille ?

Dans la mesure où je me montre professionnelle, les autres adhèrent. Nous sommes dans une armée de spécialistes, de compétences et de précisions. En Opération extérieure, la mission gomme les différences. Nous sommes tous dans le même bateau.



1 Super Puma
EH 1/44 « Solenzara »
1 Caracal
EH 1/67 « Pyrénées »
1 Fennec
EH 5/67 « Alpilles »

SOUTIEN À LA POPULATION

Un Puma, en plein sauvetage en mer du cargo LUNO.



SOUTIEN À LA POPULATION

L'armée de l'air met à disposition ses moyens aériens pour réaliser tout type de sauvetage et d'assistance, au profit du personnel militaire et de la population civile. Par leur réactivité et leur adaptabilité, ces moyens s'avèrent indispensables dans les opérations de secours ou d'évacuation sanitaire où chaque minute compte pour sauver une vie. Les aviateurs agissent régulièrement en collaboration avec les autres ministères. Le soutien à la population sera illustré par le défilé d'un Caracal, d'un Super Puma et d'un Fennec.

ÉBOULEMENT EN CORSE : UN HÉLICOPTÈRE DE SOLENZARA AU CŒUR DES OPÉRATIONS DE SAUVETAGE



Suite à un éboulement, le préfet de Corse a rapidement réagi en sollicitant l'aide de l'escadron d'hélicoptères (EH) basé à Solenzara. Peu de temps après, un Super Puma de l'EH a décollé pour porter assistance aux randonneurs. À partir de la station de ski d'Asco, qui faisait office de camp de base, les opérations de sauvetage ont pu prendre forme : 5 hélicoptères ont été mis à disposition des secours (1 Super Puma, 2 hélicoptères de la sécurité civile et 2 hélicoptères de la gendarmerie). En coordination avec les autres hélicoptères, le Super Puma de l'EH a hélitreuillé les secouristes de la sécurité civile en marge de la zone de recherche, avant de récupérer les corps des premières victimes.

SAUVETAGE DE HAUT VOL

Le mercredi 5 février 2014, le cargo Luno s'est trouvé en difficulté au large des côtes basques, en raison de problèmes mécaniques, aggravés par des conditions météo extrêmes. Le centre national des opérations aériennes (CNOA) a ordonné le décollage immédiat de l'équipage d'alerte du PUMA SAR (Search and rescue – recherche et sauvetage) de l'escadron d'hélicoptères (EH) « Pyrénées » de la base aérienne de Cazaux. Une course contre la montre a été lancée pour permettre la récupération des onze naufragés restants. Le Puma a maintenu une position qui permettait la récupération de chaque personne en un temps record, et les treuillages s'enchaînaient. C'était un sauvetage périlleux mais réussi pour les six membres de l'équipage de l'EH « Pyrénées ».

Un an après, cet équipage s'est vu décerner la médaille de bronze de sauvetage pour « actes de courage et de dévouement accomplis dans les eaux maritimes ».



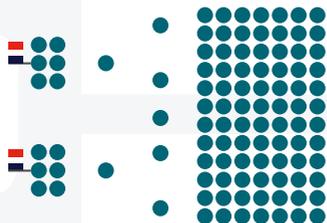
Le capitaine Benjamin et le sergent-chef décorés de la médaille de bronze de sauvetage à la suite du naufrage du cargo LUNO.

DÉFILÉ À PIED ET DÉFILÉ MOTORISÉ DE L'ARMÉE DE L'AIR



DÉFILÉ AU SOL DE L'ARMÉE DE L'AIR

SENS DU DÉFILÉ



EFFECTIF DÉFILANT : 104

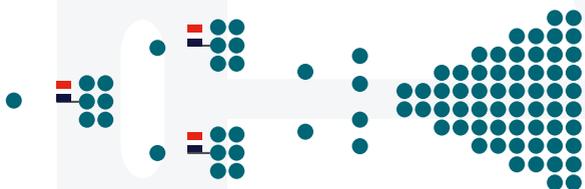
ÉCOLE DES OFFICIERS DE L'ARMÉE DE L'AIR (EOAA)

AUTRES UNITÉS



EFFECTIF DÉFILANT : 109

ÉCOLE DE FORMATION DES SOUS-OFFICIERS DE L'ARMÉE DE L'AIR (EFSOAA)



EFFECTIF DÉFILANT : 87

BASE AÉRIENNE 702 D'AVORD

AUTRES UNITÉS



EFFECTIF DÉFILANT : 73

BASE AÉRIENNE 120 DE CAZAUX

- 2 P4
- 2 Defender
- 1 module d'engagement Mamba
- 1 module radar identification Mamba
- 1 module génération énergie Mamba
- 4 modules de lancement terrestre Mamba
- 2 modules de rechargement terrestre Mamba
- 2 Shelters atelier

EFFECTIF DÉFILANT : 32

ESCADRON DE DÉFENSE SOL-AIR (EDSA)

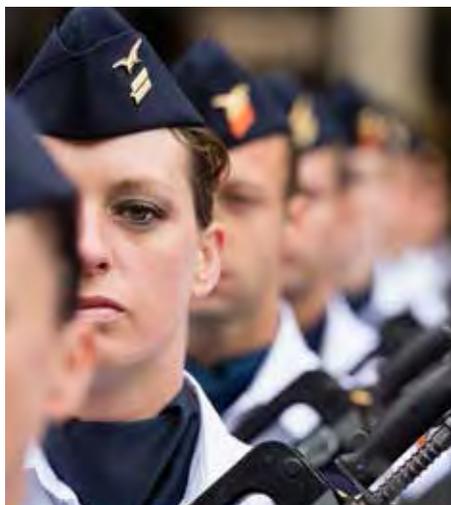
AUTRES UNITÉS

- 3 véhicules d'intervention blindés (vib)
- 3 tracteurs routiers lourds Iveco
avec leur semi-remorque extensible NICOLS à 5 essieux
- 3 tracteurs routiers moyens Renault Trucks
avec leur semi-remorque ACTM à 3 essieux
- 3 camions Man bi-benne, 6X6

EFFECTIF DÉFILANT : 27

25^e RÉGIMENT DE GÉNIE DE L'AIR (25^e RGA)

LA POLITIQUE DES RESSOURCES HUMAINES (RH)



Extrait de l'allocution du chef d'état-major de l'armée de l'air.

« Centrée sur l'aviateur et répondant aux impératifs des opérations, la politique RH de l'armée de l'air se décline en quatre grands principes, tout en étant guidée par un leitmotiv : une gestion personnalisée des compétences et des carrières des aviateurs.

Premier principe : l'individualisation des compétences. Ayant besoin de spécialistes de haut niveau, le suivi personnalisé des compétences valorise les spécificités et l'employabilité des aviateurs. Ainsi, le projet intitulé « diplomation » mené en coopération avec le ministère de l'Éducation nationale, a pour ambition d'offrir à chaque aviateur, quel que soit son métier, la possibilité d'obtenir un diplôme supérieur à celui qu'il détenait lorsqu'il est entré dans l'armée de l'air. Il s'agit de valoriser les compétences qu'il a acquises au cours de sa formation dans l'armée, et de lui permettre d'acquérir les compétences qui lui manquent.

Deuxième principe : une progression professionnelle beaucoup plus dynamique et ouverte sur l'extérieur. Tel est le sens, par exemple, du projet

La principale capacité de l'armée de l'air, ce sont ses aviateurs. Sa politique RH les concerne tous : militaires employés dans l'armée de l'air ou en dehors, personnel civil employé par l'armée de l'air, volontaires et réservistes. Cette politique garantit la cohérence globale entre son format et ses contrats opérationnels. Elle intègre les spécificités qui forgent l'identité de l'aviateur, à commencer par l'organisation en bases aériennes. Elle prend en compte l'intégration des soutiens aux opérations aériennes. Elle s'appuie aussi sur la haute technicité de son personnel.

qui unifiera, dès cet été, toutes les formations d'officiers à l'École de l'air de Salon-de-Provence tout en diversifiant le recrutement. C'est donc bien une politique de dynamisation et de valorisation de l'excellence de chacun.

Le troisième principe consiste à définir un format RH évolutif dans lequel chaque aviateur doit pouvoir inscrire son projet professionnel. Le modèle dit « en Y » doit offrir des possibilités complémentaires de poursuite de carrière au sein de l'armée de l'air et hors de celle-ci. Ce modèle s'appuiera sur une ouverture et des partenariats étendus avec la société civile, ainsi que sur une reconnaissance accrue des compétences, acquis et diplômes détenus par les aviateurs.

Quatrième principe : l'entretien et la préservation du capital humain. Si nous voulons aller vers la personnalisation des parcours de compétence, il est très important de comprendre que la gestion des carrières de nos aviateurs n'est non pas seulement un enjeu de direction des ressources humaines. Chaque cadre doit s'impliquer dans la valorisation de ceux qui sont sous ses ordres. C'est donc aussi une affaire de commandement et de formation que de gérer les carrières des aviateurs. »

PARTENARIAT

ARMÉE DE L'AIR / ÉDUCATION NATIONALE

Le saviez-vous ?

MERCREDI 17 JUIN 2015, UNE CONVENTION DE PARTENARIAT A ÉTÉ SIGNÉE ENTRE L'ARMÉE DE L'AIR ET L'ÉDUCATION NATIONALE POUR LE BREVET D'INITIATION À L'AÉRONAUTIQUE (BIA). CET ÉVÉNEMENT EN FAVEUR DE LA JEUNESSE S'EST DÉROULÉ LORS DE LA TROISIÈME JOURNÉE DU 51^e SALON INTERNATIONAL DE L'AÉRONAUTIQUE ET DE L'ESPACE DU BOURGET.

Ratifiée par le général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air (CEMAA) et Mme Florence Robine, directrice générale de l'enseignement scolaire (DGESCO). Cette convention vise à favoriser la mise en œuvre d'actions de formation préparant au brevet d'initiation à l'aéronautique (BIA), alors que plus de 10 000 jeunes postulent à ce diplôme chaque année. « Il s'agit de généraliser un projet déjà initié au sein de notre institution », souligne le CEMAA. En effet, en 2012, l'armée de l'air engageait ses aviateurs à contribuer à l'enseignement du BIA au sein de plusieurs établissements scolaires. « Ce diplôme de l'Éducation nationale vise à permettre à tous les jeunes volontaires de découvrir les métiers de l'aéronautique, ajoute le général Mercier. L'objectif est aussi de relier cette discipline à la citoyenneté, élément indispensable à une société apaisée. »

Ce nouvel élan entre l'armée de l'air et l'Éducation nationale s'inscrit dans un cadre plus large, appelé plan « Air Jeunesse ». Ce projet ne vise en aucun cas à se substituer à l'Éducation nationale, mais à travailler en complémentarité avec un allié de toujours. « Chaque année, plusieurs dizaines d'événements sont initiés et réalisés sous l'autorité des commandants de base, acteurs premiers du tissu territorial et liens premiers des contacts "jeunesse" », confie le général Mercier. Parmi celles-ci, la base aérienne 701 de Salon-de-Provence en est un exemple de réussite, notamment grâce au « tutorat » mis en place par l'École de l'air. Chaque année, plusieurs dizaines d'élèves-officiers de l'armée de l'air s'investissent bénévolement au service des jeunes de la région, dans le cadre de ce programme. Par ailleurs, le CEMAA a rappelé la création prochaine de la fondation de l'armée de l'air, « qui permettra à terme de financer des actions voire des heures de vol au profit de ces jeunes passionnés ».

En renforçant leurs liens, les deux institutions visent à promouvoir l'aéronautique, un secteur plein d'avenir, « un vrai partage de rêve ». Domaine



d'activité dynamique, l'aéronautique a d'ailleurs sauvé un lycée en perte de vitesse. En effet, deux sous-officiers de l'armée de l'air ont contribué à créer une classe aéronautique au sein du lycée Aristide Briand, établissement situé à proximité du musée de l'air et de l'espace du Bourget (Seine-Saint-Denis). Depuis, le lycée croule sous les demandes d'inscription. « Nous avions jusqu'à 600 demandes pour seulement 12 places », explique Samuel Massin, ancien sous-officier mécanicien ayant œuvré pour ce projet. « L'armée de l'air a véritablement apporté un nouvel élan à cet établissement. » Le CEMAA entend bien généraliser cet exemple. « Avec ce partenariat, nous souhaitons travailler dans une démarche large. Nous comptons ouvrir les portes de nos enceintes et faire découvrir tous nos métiers. »

ÉCOLES DES OFFICIERS DE L'ARMÉE DE L'AIR (EOAA)

Les écoles des officiers de l'armée de l'air (EOAA) ouvrent le défilé au sol de l'armée de l'air. Implantées sur la base aérienne 701 de Salon-de-Provence (Bouches-du-Rhône), les EOAA accueillent chaque année environ 2 500 élèves officiers, promotions des différentes écoles confondues. Elles dispensent la formation générale des officiers de l'air (pilotes et navigateurs), des officiers des systèmes aéronautiques (maintenance aéronautique, systèmes d'information et de communication) et des officiers des bases (contrôleurs aériens, renseignement, infrastructure, administration, commandos, défense sol-air).

LES MISSIONS



L'École de l'air dispense un enseignement de haut niveau et reconnu dans le monde civil.

Les EOAA constituent un grand pôle de formation regroupant l'École de l'air (EA) pour les élèves issus du concours externe, l'École militaire de l'air (EMA) pour les officiers issus de la promotion interne, le cours spécial de l'École de l'air (CSEA) pour les stagiaires étrangers et le Cours spécial de formation des officiers (CSFO) pour les officiers issus du rang et les officiers sous contrat. Si l'École de l'air accueille principalement des élèves issus de classes préparatoires scientifiques, elle s'ouvre de plus en plus à d'autres profils auxquels elle offre les deux voies d'accès suivantes : le concours sur titre pour les candidats titulaires d'un master ou d'un diplôme équivalent et le cursus « Sciences politiques », en partenariat avec l'Institut d'études politiques (IEP) d'Aix-en-Provence.

L'EXCELLENCE AU SERVICE DES DRONES

La base aérienne de Salon-de-Provence abrite depuis septembre 2014 l'échelon précurseur du centre d'excellence « drones ». Articulée autour de deux piliers que sont la formation et l'innovation, cette entité répond aux besoins de l'armée de l'air et à ceux des principaux acteurs étatiques ou civils du secteur.



Un commando des forces spéciales « air » met en œuvre un mini drone utilisé lors de missions de reconnaissance.

ÉCOLES DES OFFICIERS DE L'ARMÉE DE L'AIR

LE BREVET D'INITIATION À L'AÉRONAUTIQUE (BIA)

Concrètement, le BIA est un diplôme français qui sanctionne un niveau de culture générale dans le domaine aéronautique. À ce jour, neuf bases aériennes ont signé une convention avec des établissements scolaires. Ce sont donc les aviateurs des bases aériennes de Salon-de-Provence, Cayenne, Grenoble, Nancy, Cognac, Saintes, Orange, Nouméa et Tours qui se déplacent dans les lycées et collèges partenaires pour enseigner les cours rattachés au BIA. Le 17 juin 2015, durant le Salon du Bourget, un partenariat a été signé entre l'armée de l'air et l'Éducation nationale : cette convention permet d'étendre l'enseignement des formations BIA via des aviateurs militaires dans l'ensemble de l'hexagone.



L'École de l'air souhaite s'associer à la formation du BIA pour la dispenser aux collégiens et lycéens volontaires.

« UNE ÉCOLE DU XXI^e SIÈCLE TOURNÉE VERS L'AVENIR »

« À compter de 2015, anciens sous-officiers, militaires du rang, jeunes étudiants intégrant l'armée de l'air comme les élèves officiers étrangers formeront une même promotion de l'École de l'air », a annoncé le général Denis Mercier, chef d'état-major de l'armée de l'air (CEMAA). Toutes les formations initiales d'officiers aujourd'hui dispensées par l'École

de l'air (EA), l'École militaire de l'air (EMA), le cours spécial de l'École de l'air (CSEA) et le cours spécial de formation des officiers (CSFO) seront désormais regroupées au sein d'une seule et même institution, l'École de l'air. Une volonté qui découle du plan stratégique Unis pour « Faire Face », initié depuis plus d'un an par le général Mercier.

LES 80 ANS DE L'ÉCOLE DE L'AIR

L'École de l'air est créée en 1935, deux ans après l'armée de l'air, et s'installe provisoirement dans l'aile des « Petites écuries » du château de Versailles avant de rejoindre Salon-de-Provence. Elle fait sien la devise « Faire face » du capitaine

Guynemer, prestigieux pilote de chasse tombé au combat en 1917, et qui donne son nom à la première promotion de l'École. Depuis, la tradition se perpétue et chaque promotion porte le nom d'un « ancien » à la carrière exemplaire.

L'ASPIRANT HUGUES

Fils de pilote dans l'armée de l'air et petit-fils d'officier, il veut être pilote de chasse aussi loin que ses souvenirs remontent. Après un bac scientifique et des classes préparatoires, il réussit le concours de l'air du premier coup. Très bien classé, il est sélectionné dans le corps du personnel navigant. Il est sur la bonne voie pour prendre la relève de son père. Anecdote : un de ses oncles, de la promotion école de l'air 1939, a été compagnon de la Libération. Il rejoint l'Angleterre dès la capitulation. Après deux victoires, il est abattu et fait prisonnier. Il décédera dans un accident aérien en 1955.



ÉCOLE DE FORMATION DES SOUS-OFFICIERS DE L'ARMÉE DE L'AIR (EFSOAA)

La seconde école de formation à défiler est celle des sous-officiers de l'armée de l'air (EFSOAA). La base école de Rochefort accueille en son enceinte tous les sous-officiers de l'armée de l'air. Véritable pôle d'excellence, elle assure aussi la formation à la maintenance aéronautique de l'ensemble des mécaniciens militaires.

LE BERCEAU DE LA FORMATION DES SOUS-OFFICIERS

Cent pour cent. S'il est un chiffre à retenir, le voici. Il correspond au pourcentage de sous-officiers de l'armée de l'air qui transitent par la base école de Rochefort. En plus de ces aviateurs, Rochefort assure aussi la formation technique de 100 % des

mécaniciens aéronautiques en provenance des trois armées et de la gendarmerie nationale. Une école de formation à la maintenance aéronautique qui n'accueille pas moins de 9 000 élèves et stagiaires ainsi que 600 encadrants par an.

LES MISSIONS

L'EFSOAA a pour mission de fournir en permanence aux forces des spécialistes motivés, compétents, formés au juste besoin à chaque phase de leur carrière. Après avoir effectué plus de 4 mois de formation militaire, les jeunes élèves sont orientés vers des écoles de spécialisation professionnelle. Près de 60 % d'entre eux restent à Rochefort pour effectuer leur formation professionnelle dans 10 spécialités différentes, le reste

rejoignant d'autres écoles de l'armée de l'air, de la marine, de l'armée de terre ou interarmées.

Jusqu'à 2 000 élèves, des trois armées et de la gendarmerie, sont quotidiennement formés aux métiers liés à la maintenance aéronautique, et à certaines spécialités sol telles que les systèmes d'information et de communication, la logistique ou l'infrastructure opérationnelle.



Pôle d'excellence aéronautique, la base école de Rochefort s'impose comme un modèle dans la formation des sous-officiers de l'armée de l'air et de tous les mécaniciens spécialisés dans l'aéronautique.



EFFECTIF DÉFILANT : 109

ÉCOLE DE FORMATION DES SOUS-OFFICIERS DE L'ARMÉE DE L'AIR (EFSOAA)

UN RICHE PANEL DE FORMATIONS

Au sein de l'école, deux escadrons se répartissent dix spécialités en aéronautique. D'un côté, l'escadron de formation aérienne des spécialités sol (EFASS) est chargé de la formation élémentaire dans six spécialités : la logistique, le soutien opérationnel, l'environnement aéronautique, les systèmes et supports de communication, les réseaux et sécurité des systèmes d'information et de communications (SIC) ainsi que la communication navigation et surveillance. De l'autre, l'escadron de formation à la maintenance aéronautique de la Défense (EFMAD) prépare les spécialistes en avionique, armement, vecteur et structure.



UNE ÉCOLE AVANT-GARDISTE

L'école a particulièrement su faire évoluer ses outils pédagogiques et ses méthodes d'enseignement, en s'appuyant sur le centre expert de la formation pédagogique (CEFP). C'est au sein de cette unité que sont créées des aides pédagogiques informatisées (API), techniques (maquettes), des reportages vidéo dédiés à l'instruction ou encore la gestion de fonds documentaires didactiques. « Parmi nos projets phares, nous sommes en train de mettre en place, des tableaux blancs interactifs, explique le commandant Pascal, commandant le CEFP. La majorité des salles d'instruction en seront équipées. » Deuxième projet majeur : la mise en place d'un campus numérique.



Une modernisation des outils et des méthodes d'instruction.

« VÉRITABLE PÔLE D'EXCELLENCE OUVERT VERS L'EXTÉRIEUR »

Reconnue dans le monde de l'aéronautique et entretenant de nombreuses relations avec entre autre l'éducation nationale, l'enseignement supérieur et la recherche ou encore l'industrie aéronautique, l'EFSOAA est également ouverte à l'international, dans le cadre notamment d'un partenariat fort avec le

French Defence Aeronautical Institute. Sa démarche pédagogique novatrice offre à ses partenaires, comme à ses élèves, la possibilité de profiter d'une structure proche d'un escadron opérationnel afin de rendre concret l'apprentissage des gestes professionnels sur des aéronefs dédiés à l'instruction.

BASE AÉRIENNE 702 D'AVORD

Le quatrième bloc de l'armée de l'air à défilé au sol est la base aérienne 702 d'Avord. Implantée à Avord (Cher), la base aérienne 702 est composée d'environ 2600 hommes et femmes, militaires et civils. Une flotte d'E-3F compose l'une des grandes unités de la BA 702 : l'escadron de détection et de contrôle aéroportés « Berry ». Ils sont pleinement engagés dans l'opération *Chammal*, dans le golfe arabo-persique.

LES MISSIONS DE LA BA 702 D'AVORD

Plateforme aéronautique majeure, la base aérienne 702 à vocation nucléaire est un système de combat unique en Europe puisqu'elle participe à la dissuasion, par sa capacité à entreposer, maintenir et mettre en œuvre les missiles nucléaires ASMPA sous Rafale et Mirage 2000N, chasseurs qu'elle accueille régulièrement en alerte, mais également à la protection et à la projection grâce à ses deux escadres, organisées

autour des avions radars E-3F - aujourd'hui au Moyen-Orient - et des systèmes sol-air Crotale et Mamba protégeant le défilé. Enfin, elle assure la formation des pilotes de transport des armées française, belge, luxembourgeoise, africaines.

Organisée en format « Base aérienne XXI », elle préfigure l'organisation future des bases aériennes, qui vise à optimiser les ressources consacrées à la Défense.

LES GRANDES UNITÉS DE LA BA 702

- **EC2A** 36^e escadre de commandement et de conduite aéroportée
- **ESADA-1^{er} RAA** Escadre sol-air de défense aérienne-1^{er} régiment d'artillerie de l'air
- **L'EDCA** Escadron de détection et de contrôle aéroportés 00.036 « Berry » (E-3F)
- **L'EAT** École de l'aviation de transport (Xingu)

ÉCOLE DE L'AVIATION DE TRANSPORT (EAT)



L'École de l'aviation de transport 00.319 "Capitaine Jean Dartigues" s'inscrit dans une longue histoire de pédagogie du pilotage qui a commencé en 1912 sur le camp d'Avord.

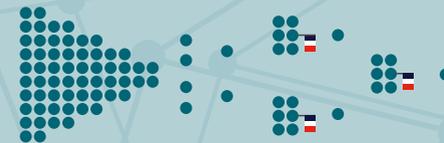
École d'observation puis de bombardement, elle devient après la Seconde Guerre mondiale l'école de formation des pilotes de transport de

l'armée de l'air. L'EAT forme des pilotes de transport militaires au profit de l'armée de l'air, de la marine, de la DGA ainsi que de la Belgique, du Luxembourg et de certains pays d'Afrique francophone. L'EAT assure également la formation de ses propres moniteurs et propose des stages IFR pour les pilotes de transport ou de chasse. Enfin, l'EAT participe à la formation des moniteurs simulateurs de l'armée de l'air.



17 heures.

C'est la durée du plus long vol effectué par un E3F. Parti le 1er avril 2015 après une phase de modernisation, un E-3F a décollé de la BA 702 avec à son bord un équipage renforcé de 24 personnes.



BASE AÉRIENNE 702 D'AVORD

EFFECTIF DÉFILANT : 87

Témoignage

LE LIEUTENANT CAMILLE, ADJOINT EXPLOITATION À L'ESCADRON DE SOUTIEN TECHNIQUE AÉRONAUTIQUE 15/36 « SEPTAINE » D'AVORD



Qu'est-ce que l'Escadron de soutien technique aéronautique (ESTA) 15/36 « Septaine » d'Avord ?

Cet escadron est composé de mécaniciens qui ont chacun un domaine d'expertise. Par exemple il y a des spécialistes « vecteurs », des chaudronniers aéronautiques, des spécialistes avioniques ou encore des « DTI » chargés des systèmes électroniques

embarqués. L'ESTA assure ainsi la mise en œuvre et la maintenance des E-3F : de la préparation aux vols, le recueil au retour de l'appareil, les dépannages, sans oublier les entretiens périodiques nécessaires. Les activités de notre ESTA nécessitent une très forte coordination entre les différents acteurs mais également une anticipation accrue, pour disposer au bon moment de l'ensemble des ressources logistiques et humaines.

Quel est votre rôle au sein de l'ESTA ?

Étant adjointe à la division d'exploitation, je gère l'ensemble de l'activité technique réalisée sur les avions. Je m'occupe d'organiser et de superviser toute la maintenance des avions. Je suis également en charge du suivi de l'ensemble des activités des appareils chaque matin, afin de programmer les interventions qui sont nécessaires au maintien de la disponibilité de la flotte afin d'assurer au maximum les missions qui lui sont confiées.

Que représente pour vous l'E-3F ?

L'E-3F est un avion unique qui se différencie des autres par sa complexité. En effet, il est l'objet d'un travail d'amélioration technologique constante et une partie de la flotte a été modernisée. Une visite de contrôle est toujours complexe et de ce fait très enrichissante. Travailler sur cet avion est toujours passionnant et enthousiasmant pour chaque mécanicien.

En mars toute la flotte des E-3F était en l'air : quel a été l'impact pour l'ESTA ?

Une grande fierté ! 100 % de la flotte était engagée dans différentes opérations, et cela a été rendu possible grâce au travail d'équipe de l'ensemble du personnel de l'ESTA. La taille de la flotte exige une forte réactivité au quotidien. Parvenir à conditionner tous les E-3F en simultanément, a représenté un travail acharné pour tout le personnel.

BASE AÉRIENNE 120 DE CAZAUX

Implantée à la Teste de Buc en Gironde, la base aérienne (BA) 120 de Cazaux a été créée en 1914. Elle a été choisie en 1913 pour y créer une école de tir aérien devenue l'École de transition opérationnelle (ETO) en 1995. Les pompiers de l'air y sont formés dès 1946, et les précurseurs de l'EH « Pyrénées » en 1962. Enfin, l'escadron singapourien est arrivé en 1988, puis ce fut au tour de l'escadron d'entraînement « Côte d'or » en 2014. La BA 120 de Cazaux, c'est aussi: une ouverture vers l'international avec l'École de transition opérationnelle (voir p. 28) et des sauvetages de haut vol comme celui du cargo Luno avec l'équipage de l'EH « Pyrénées » (voir p. 37).

LES MISSIONS DE LA BA 120 DE CAZAUX

La base aérienne de Cazaux remplit des missions opérationnelles permanentes de protection (alerte search and rescue) et d'intervention immédiate en Recherche et sauvetage au combat, en recherche et destruction d'explosifs, et dans le nucléaire, radiologique, biologique, chimique. Son environnement opérationnel exceptionnel lui permet de former les pilotes de chasse et les pompiers aéronautiques, d'instruire à la survie et d'entraîner les forces (accueil de campagnes de tir, d'exercices majeurs interarmées, interministériels ou internationaux, et missions de plastron par l'EE 2/2). La base est également engagée dans la modernisation des capacités avec le Centre d'expertise de l'armement embarqué, le Centre d'expertise SN-NRBC, l'équipe de marque hélicoptères.



Le CFTSAA contribue également à la formation de tous les pompiers de l'armée de l'air dans le domaine de la SN (sécurité nucléaire) et NRBC (nucléaire radiologique bactériologique chimique).

LES GRANDES UNITÉS DE LA BA 120

- L'ETO École de transition opérationnelle "Commandant René Mouchotte" (Alphajet)
- L'EE Escadron d'entraînement 2/2 « Côte d'or » (Alphajet)
- L'EH Escadron d'hélicoptères 1/67 « Pyrénées » (Caracal, Puma)



LE 150^e SQUADRON DE L'ARMÉE DE L'AIR DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR (RSAF)

Suite à la signature d'un arrangement technique entre les ministres de la défense français et singapourien en juin 1997, le 150 SQN RSAF

s'est installé à Cazaux en juin 1998 avec pour mission la formation avancée de ses pilotes de chasse.



BASE AÉRIENNE 120 DE CAZAUX

EFFECTIF DÉFILANT : 73

Le saviez-vous ? LE MAJOR DOMINIQUE, RESPONSABLE DE LA CELLULE ACTIVITÉ DE LA DIRECTION DES ÉTUDES AU CENTRE DE FORMATION DES TECHNICIENS DE LA SÉCURITÉ DE L'ARMÉE DE L'AIR (CFTSAA)

Quelles sont les missions du Centre de formation des techniciens de la sécurité de l'armée de l'air (CFTSAA) ?

Le CFTSAA a pour principale mission la formation initiale des militaires techniciens de l'air, des pompiers de l'armée de l'air, des personnels pompiers de la marine nationale, mais aussi de l'Aviation légère de l'armée de Terre. Cette formation est en tout point identique à celles réalisées dans le secteur civil. Cependant, la particularité est de mettre l'accent sur les interventions à caractères aéronautiques et sur les interventions en cas de crash aérien, d'incendie et de sauvetage (crash, fire & rescue) qui nous permettent l'intervention sur les aéronefs de combat de l'armée de l'air, les aéronefs de transport et aussi les aéronefs de la gamme commerciale. On accueille environ 500 stagiaires, mais aussi 1 200 pompiers de l'armée de l'air qui viennent s'entraîner au CFTSAA tous les ans.

Quel est votre rôle au sein du CFTSAA ?

Actuellement, je suis maître instructeur à la cellule activité au sein de la direction des études. En tant que chargé d'élaboration des programmes de formation, je dois aussi superviser la conduite des stages et réaliser la synthèse des formations effectuées. Je dois également suivre l'évolution de la réglementation pour proposer des évolutions en matière de contenu ou de programmation.

En quoi les formations dispensées par le CFTSAA diffèrent-elles de celles dispensées dans le civil ?

Il n'existe pas dans le milieu civil de centre de formation qui traite de ce type d'intervention. La spécificité et les particularités des interventions sur les aéronefs de combat et de transport en sont les principales raisons. Le CFTSAA dispose pour ce faire d'une aire d'entraînement moderne où sont réalisés les différents types de feu que l'on peut rencontrer lors d'un accident d'aéronefs dans le respect de l'environnement. Lors des différents exercices et manœuvres réalisés, les particularités liées à l'aéronautique sont prises en compte : armement, fumées épaisses, zone de danger... Enfin, 2 simulateurs permettent de reproduire ces incidents.



Pour le salon du Bourget, les pompiers avaient préparé le show! Pour s'entraîner au mieux à leur mission, les pompiers utilisent une aire à feux moderne au centre de formation des techniciens de la sécurité de l'armée de l'air (CFTSAA) de la base aérienne 120 de Cazaux.

BASE AÉRIENNE XXI, LA BASE DE DEMAIN

La base aérienne (BA) XXI est le système de combat du XXI^e siècle. Plus moderne, elle accueille une organisation simplifiée au service des exigences de réactivité et d'efficacité d'emploi de l'arme aérienne. Visite guidée d'un outil modernisé pour les aviateurs au service de la performance opérationnelle.

Témoignages

MISE EN ŒUVRE DE LA BA XXI À AVORD, À NANCY OU À ISTRES, ILS ONT DÉJÀ INTÉGRÉ LE MODÈLE DE LA BASE DU XXI^e SIÈCLE. AVIATEURS MOBILISÉS DANS CETTE RÉORGANISATION, ILS TÉMOIGNENT.

COLONEL THIERRY GARRETA

Commandant la base aérienne 125 d'Istres



« Après avoir participé pendant plusieurs mois aux groupes de travail dédiés à la BA XXI, la base aérienne d'Istres a complètement intégré ce modèle au 1^{er} septembre 2014. Nous avons beaucoup communiqué auprès du personnel afin qu'il puisse s'imprégner du nouvel organigramme de notre plateforme de combat. Dorénavant, ce n'est plus un sujet de conversation pour nos aviateurs. Le nouveau format est acquis. Il fonctionne parfaitement. »



LIEUTENANT-COLONEL HUGUES POINTFER

Commandant la 3^e escadre de chasse - Nancy



« Je commande la 3^e escadre de chasse depuis sa renaissance sur la base aérienne 133 de Nancy en septembre 2014. Cette unité d'environ 800 personnes regroupe les quatre escadrons de Mirage 2000D, l'escadron de soutien technique et aéronautique (ESTA) et le bureau animation système. L'état-major d'escadre assure la coordination technico-opérationnelle optimisant ainsi la préparation et l'engagement de la flotte Mirage 2000D. Grâce à cette organisation, pilotes et mécaniciens sont à nouveau réunis au sein d'une même unité et autour d'objectifs opérationnels communs. »



LIEUTENANT-COLONEL EMMANUEL CHEREL

Commandant le groupe d'appui à l'activité (GAA) - Avord



« Le GAA d'Avord regroupe un panel de 530 aviateurs. Si les spécialités varient, les missions sont communes. L'ensemble du personnel assure en priorité la disponibilité de la plateforme, sa mise en œuvre et sa protection. Les aviateurs du GAA assurent aussi le soutien d'autres missions telles que les montées en puissance des forces aériennes stratégiques, la base d'Avord étant une base à vocation nucléaire. Ce rassemblement de plusieurs unités, véritable pendant de l'escadre, a été très bien vécu. »



LE PROJET SMART BASE : INTERAGIR AVEC SON ENVIRONNEMENT

L'armée de l'air souhaite accompagner ces modifications structurelles de la base aérienne, d'un volet Smart Base. Cette nouveauté consiste à ouvrir la base sur le plan économique tout en recherchant, par le biais de l'innovation, à nouer des partenariats « Penser la Smart Base, c'est imaginer comment les nouvelles technologies ou des approches innovantes permettront d'améliorer la capacité opérationnelle de nos bases, la qualité du soutien, les conditions de travail et de vie des aviateurs, voire de leurs familles, en cherchant de manière résolue à interagir avec tous les acteurs de la Défense et à ouvrir davantage nos bases aux échanges avec le monde civil », explique le général Joël Rode, inspecteur adjoint de l'armée de l'air. Désignée pour expérimenter ce concept dès l'été 2015 (voir encadré « inauguration de la Smart Base à Évreux page 46), la base aérienne 105 d'Évreux a vocation à devenir « la vitrine » de ce nouveau projet. Le colonel Féola, commandant la base a déjà quelques idées comme celle de faire de l'aviateur un acteur connecté. « Grâce à des applications, pourquoi ne pas rendre la vie plus simple et accessible à notre personnel, concède-t-il. Nous pensons également à la possibilité d'importer des services, tels qu'une conciergerie, une boulangerie, une crèche ou encore la presse au profit



de notre personnel ». À Évreux, il est aussi envisagé d'adapter les niveaux de sécurité des différentes zones de la plateforme de combat afin d'ouvrir aux publics l'accès à certains endroits. La base aérienne entend également nouer des partenariats avec des entreprises et acteurs en adéquation avec l'écosystème local. « Au-delà de l'amélioration du cadre de vie de nos aviateurs, ces partenariats nous donneront l'opportunité de capter des ressources financières permettant d'améliorer, rénover ou construire de nouvelles infrastructures sur notre base », ajoute le colonel Féola. Si la base aérienne d'Évreux a vocation à servir de référence, d'autres bases ont déjà commencé à ouvrir leurs portes. « À Istres, par exemple, nous avons un pôle industriel colocalisé avec la base qui bénéficie d'un accès sur la piste », confie le colonel Garreta. Si les idées foisonnent et les démarches vont bon train, l'opérationnel demeure toutefois au cœur de l'organisation et des réflexions. « Une base aérienne reste avant tout un système de combat », conclut le colonel Féola.

Pour + d'infos



ESCADRON DE DÉFENSE SOL-AIR (EDSA) « LE BARROIS »

La dernière unité de l'armée de l'air défilant est l'escadron de défense sol-air (EDSA) « le Barrois ». Implantée à Saint Dizier (Haute-Marne), cette unité est composée d'environ 150 hommes et femmes militaires. Leur objectif : la prévention des menaces aériennes.

PRÉVENTION DES MENACES AÉRIENNES :

Dispositifs terrestres mis en œuvre par des aviateurs, ces moyens de défense sol-air luttent contre un large éventail de menaces aériennes. Fleuron d'une défense sol-air interopérable, le système Mamba présente de nombreux atouts : la défense de zone à 360 degrés, sa portée, l'agilité du missile,

sa modularité, sa capacité à traiter simultanément tout type de cibles aériennes. Parmi les autres moyens déployés, le Crotale NG (nouvelle génération) est un système d'arme de courte portée assurant les fonctions de surveillance, de poursuite et de tir.

LES MISSIONS DE L'EDSA

Sur décision du Commandement de la défense aérienne et des opérations aérienne (CDAOA), l'EDSA 05.950 contribue sur le territoire national au renforcement de la posture permanente de sûreté (PPS) en participant aux dispositifs particuliers de sûreté aérienne (DPSA) mis en œuvre localement pour protéger un événement particulier, et à la protection des installations prioritaires de défense et des points d'intérêts vitaux.

Pleinement intégrée au dispositif et à la chaîne de commandement de la défense aérienne dès les premières phases et tout au long d'une opération, l'EDSA 05.950 peut se voir confier la mission de protéger les sites de haute valeur et les forces déployées en opération extérieure.



32

militaires de l'EDSA rattachés à la base aérienne de Saint-Dizier, défilent le 14 juillet 2015. Ils suivront leur chef de corps, le commandant Sébastien Sion.

ESCADRON DE DÉFENSE SOL-AIR (EDSA) « LE BARROIS »

- 2 P4
- 2 Defender
- 1 module d'engagement MAMBA
- 1 module radar identification MAMBA
- 1 module génération énergie MAMBA
- 4 modules de lancement terrestre MAMBA
- 2 modules de rechargement terrestre MAMBA
- 2 Shelters atelier



Le saviez-vous ? LE SYSTÈME MAMBA



Déploiement d'une section SAMP et d'un poste de guet à vue. Un Rafale au décollage, survole le radar du SAMP.

EXPLICATIONS DE L'ADJUDANT PHILIPPE, AJOINT AU CHEF DE SECTION MAMBA ET OPÉRATEUR PRINCIPAL DE TIR SUR LE SYSTÈME D'ARME MAMBA



Le SAMP (sol-air moyenne portée) Mamba est un système d'arme de défense sol-air moyenne portée destiné à lutter contre des menaces modernes comme les avions et les drones de combats ou de reconnaissance, mais également contre des missiles sophistiqués (balistiques, rustiques et de croisière).

Si l'on décompose le système SAMP, il est composé de : 1 module d'engagement, 1 module radar IFF (identification friend or foe, nldr. Afin de discriminer les amis et les ennemis), 1 module génération énergie, 4 modules de lancement terrestre et 1 module de rechargement terrestre (MRT).

Le SAMP Mamba peut être déployé sur le territoire national en temps de paix car les moyens de défense sol-air de l'armée de l'air contribuent au renforcement de la posture permanente de sûreté (PPS) aérienne dans le cadre du dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA) (cf. page 24-25). Il est notamment mis en œuvre pour des événements comme le salon du Bourget ou le défilé du

14 juillet, mais également pour protéger des installations sensibles civiles ou militaires sur le territoire national. Il peut être déployé en opération extérieure lors d'une crise ou d'un conflit car la défense sol-air contribue à l'acquisition et au maintien de la supériorité aérienne. Ce système protège les troupes déployées sur les théâtres d'opérations.

25^e RÉGIMENT DU GÉNIE DE L'AIR (RGA)

Le 5^e bloc défilant au sol est le 25^e régiment du génie de l'air. Il s'agit d'une unité de l'armée de l'air composé de sapeurs de l'armée de terre. Son expertise : l'infrastructure horizontale. Illustration avec l'opération *Barkhane*.

Expert dans le domaine de l'infrastructure horizontale, le régiment est réparti sur l'ensemble de la bande sahélo-saharienne (BSS) avec deux missions principales. La première est axée sur l'appui au déploiement comme à Madama ; la seconde sur l'appui au stationnement pour la création d'aïres aéronautiques conformément au schéma directeur de l'infrastructure, notamment à Niamey (Niger) et à N'Djamena (Tchad). Sur la



base aérienne tchadienne, les compagnies opérationnelles du génie de l'air (COGA) se succèdent tous les quatre mois.

C'est un vaste chantier qui impose un rythme de travail soutenu. De jour comme de nuit, des sapeurs s'affairent sur la plateforme aéronautique. Durant leur mandat, les 50 sapeurs du génie ont abattu un travail titanesque. Partis d'une zone marécageuse, ils ont progressivement construit une vaste zone aéronautique.

Le 25^e RGA a déployé des sous-officiers pour assurer la conception des chantiers de N'Djamena et de Niamey, mais également pour délivrer son expertise sur des pistes sur lesquelles la force pourrait se déployer. Cette cellule d'assistance à la maîtrise d'œuvre offre la capacité d'agir à tous les niveaux du projet : de la conception à la réalisation des différents chantiers.

Le 25^e RGA est l'héritier des compagnies de l'aérostation militaire, gardien du plus ancien drapeau de l'armée de l'air, celui de la 52^e demi-brigade d'aérostation.



LES MISSIONS DU 25^e RÉGIMENT DU GÉNIE DE L'AIR

La mission du 25^e RGA est d'assurer le maintien en condition opérationnelle de l'infrastructure aéronautique de l'armée de l'air.

Elle se décline en quatre missions :

- Appuyer le commandement de niveau stratégique par la reconnaissance et l'expertise des plateformes aéroportuaires,
- Rétablir et maintenir en condition les zones aéroportuaires,
- Appui au déploiement d'une force,
- Réaliser la dépollution pyrotechnique d'une infrastructure

Vidéo du 25^e RGA en opération

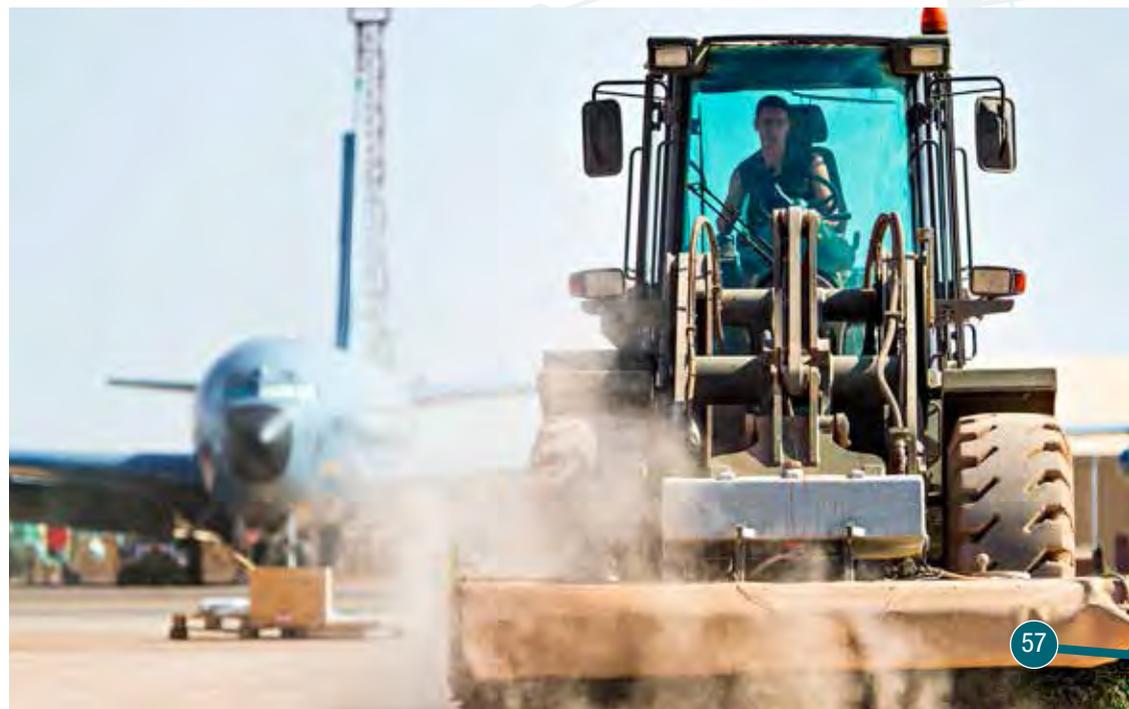


25^e RÉGIMENT DU GÉNIE DE L'AIR

3 véhicules d'intervention blindés (vib)
3 tracteurs routiers lourds Iveco
avec leur semi-remorque extensible NICOLS à 5 essieux
3 tracteurs routiers moyens Renault Trucks
avec leur semi-remorque ACTM à 3 essieux
3 camions Man bi-benne, 6X6



En opération, le 25^e RGA assure l'infrastructure horizontale (piste et aires aéronautiques), tandis que le groupement aérien d'appui aux opérations (GAAO) s'affaire à l'infrastructure verticale. Le GAAO est l'expert aéronautique des installations opérationnelles et de l'acheminement des réseaux en eau et en électricité.



CONTACTS PRESSE

Département médias
service d'information et de relations publiques
de l'armée de l'air (SIRPA air)

Lieutenant Loïc Tatar : 0988681648
Aspirant Stéphanie Dujardin : 0988681646
Mail : presse@armeedelair.com

