

# DÉFILÉ MILITAIRE – 14 JUILLET 2017

## OPÉRATIONNELS ENSEMBLE

D O S S I E R D E P R E S S E



Nos alliés américains l'appellent le «*Bastille Day*». Je vous dis ceci car cette année, pour le 14 juillet, nos alliés américains sont mis à l'honneur. Il y a cent ans, en effet, les États-Unis entraient en guerre à nos côtés dans le terrible conflit de la Première Guerre mondiale. Le 14 juillet 2017, cette année, c'est aussi le triste anniversaire d'un attentat sanglant qui a meurtri la France l'année dernière, sur son propre sol, au nom d'une idéologie barbare qui conteste ce que nous sommes.

L'Armée de l'Air répond présent à ce double enjeu. En panachant le ciel de fumigènes bleu blanc rouge, la Patrouille de France ouvrira le défilé aux côtés de la patrouille des *Thunderbirds* de l'*US Air Force*. Nos drapeaux partagent en effet les mêmes couleurs, symboles de l'éclosion des démocraties à la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle. Mais nos aviateurs des deux nations partagent aussi le même combat contre la menace terroriste qu'ils traquent du territoire national jusqu'à sa racine, loin de nos frontières. En ce sens, en levant les yeux, vous verrez des avions d'armes français

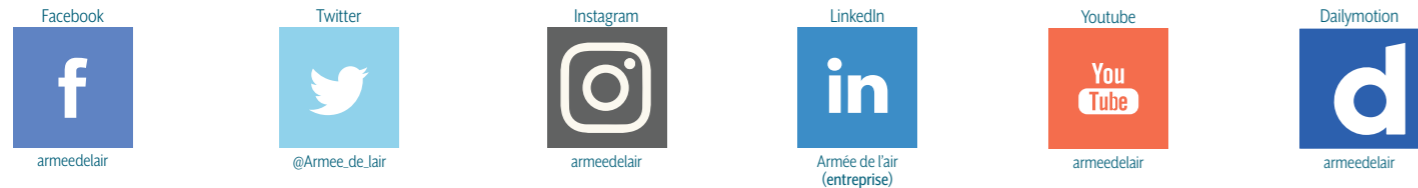
et américains unis dans le ciel de Paris comme dans ceux du Levant ou du Sahel.

2017 est également l'occasion de commémorer un autre centenaire. J'ai tenu à ce que l'année soit dédiée à la commémoration des fameux As de la Grande Guerre, dont le Capitaine Guynemer, tombé en plein ciel de gloire il y a cent ans, constitue la figure tutélaire. Les exploits autant que les sacrifices de ces héros sont indissociables de la naissance de la puissance aérienne, qui changera de manière irréversible le cours de tous les conflits qui suivront. Leur mémoire est inscrite au panthéon des aviateurs et dans le ciel des Champs-Élysées.

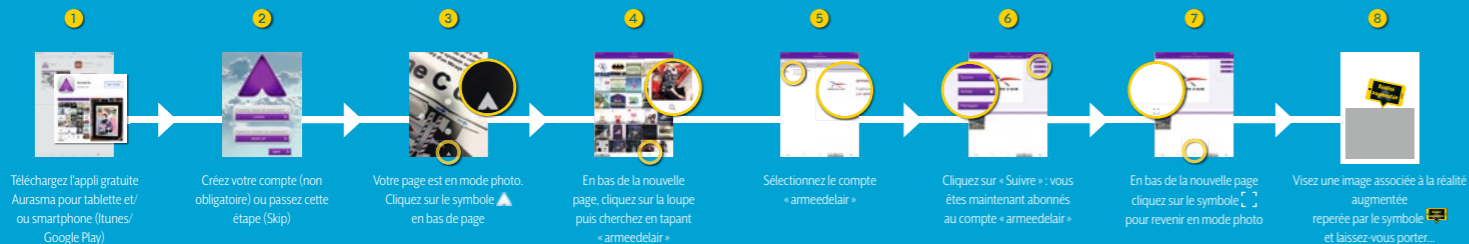
Ainsi, en ce 14 juillet 2017, vous verrez défiler des aviateurs fiers de leurs traditions, «*unis pour faire face*», engagés sur tous les fronts en première ligne, pour la protection de la France et des Français.

*Général d'armée aérienne André Lanata,  
chef d'état-major de l'Armée de l'Air*

## RETROUVEZ L'ARMÉE DE L'AIR SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX



## ACTIVEZ LA RÉALITÉ AUGMENTÉE



Ces 8 étapes ne sont à réaliser qu'à la première utilisation.

L'Armée de l'Air .....	06	STRATEVAC (évacuation médicale stratégique) .....	54
Les théâtres d'opérations .....	07	Formation et entraînement (transport) .....	56
Opérationnels ensemble .....	08	<b>LE DÉFILÉ À PIED .....</b>	<b>60</b>
2017, année des As .....	09	Infographie.....	62
L'amitié franco-américaine .....	10	Bloc <i>Chammal</i> .....	64
Présentation du défilé.....	12	École de l'Air .....	66
<b>LE DÉFILÉ AÉRIEN D'OUVERTURE .....</b>	<b>14</b>	EFSOAA.....	68
Infographie.....	16	L'Armée de l'Air recrute.....	70
Une ouverture de défilé inédite.....	20	Base aérienne 125 « Charles Monier » d'Istres.....	72
Centenaire de l'entrée en guerre des États-Unis .....	22	Focus : la réserve opérationnelle.....	74
L'escadrille « La Fayette ».....	24	Base aérienne 705 « Jean et François Tulasne » de Tours.....	76
Exercice <i>Atlantic Trident 2017</i> .....	26	<b>LE DÉFILÉ AÉRIEN DE CLÔTURE .....</b>	<b>78</b>
Connaître, anticiper, intervenir.....	28	Infographie.....	80
Projection de puissance .....	32	Protection du territoire et intervention extérieure.....	84
Préparation des équipages de chasse .....	34	<b>LE DÉFILÉ MOTORISÉ .....</b>	<b>88</b>
Protection du territoire national .....	36	Infographie.....	90
Forces aériennes stratégiques (dissuasion nucléaire) .....	40	L'EDSA « CRAU » de la Base Aérienne 125 d'Istres .....	92
Formation et entraînement (chasse) .....	46	<b>CONTACTS.....</b>	<b>94</b>
Projection de forces (A400M) .....	48		
L'A400M en action .....	50		
Projection de forces (Transall et CASA) .....	52		

# L'ARMÉE DE L'AIR

ENGAGÉE SUR TOUS LES FRONTS POUR LA PROTECTION DE LA FRANCE ET DES FRANÇAIS

**L'Armée de l'Air reste engagée durablement au-delà des contrats opérationnels, sur le territoire national comme en opérations extérieures. Aux côtés des militaires des autres armées, les aviateurs s'investissent totalement dans la protection de la France et des Français.**



L'Armée de l'Air est un instrument de puissance et de sécurité au service de la France et de la protection des Français, tant sur le territoire national que sur les théâtres d'opérations extérieurs. Parce qu'elle garantit en permanence la protection de l'espace aérien national, la posture de dissuasion nucléaire et la capacité d'entrer en premier sur les théâtres d'opérations, l'Armée de l'Air est à la fois le manifeste et le gage de la liberté d'action politique et de la souveraineté de notre pays en tous lieux du globe, à toute heure et en temps réel.

Dans un contexte sécuritaire incertain, les aviateurs engagés dans un même effort collectif

traquent les terroristes jusque dans leurs repaires, de la bande sahélo-saharienne au Levant, tout en faisant face à la résurgence de menaces aux frontières de l'Europe. Par là même, l'Armée de l'Air,

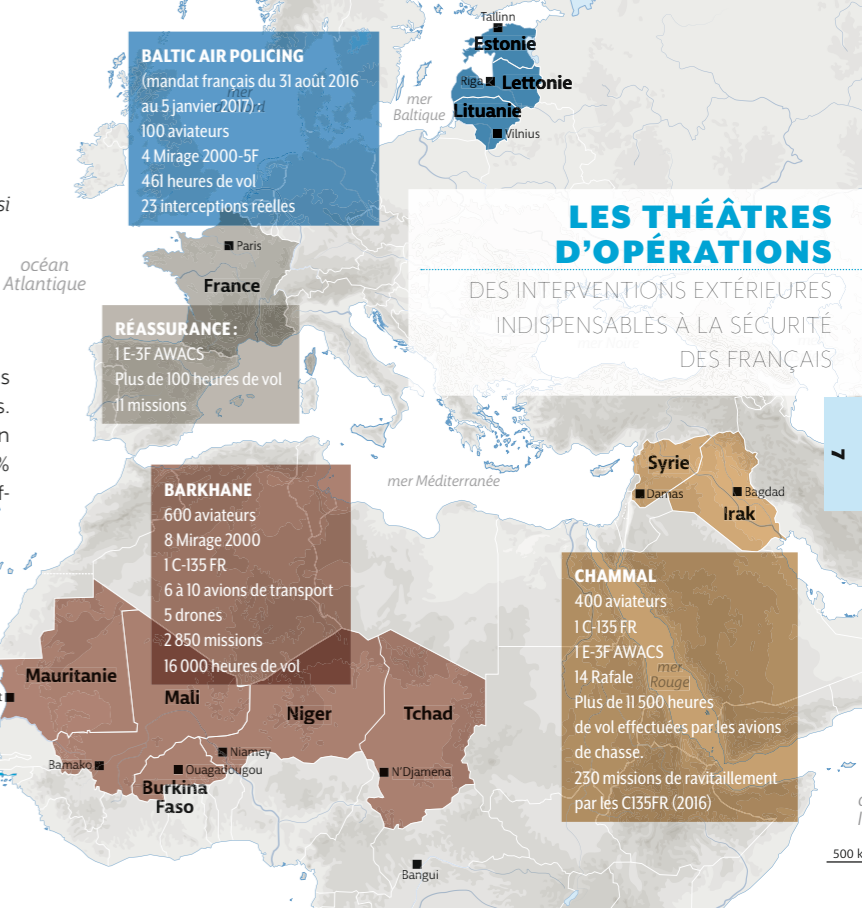
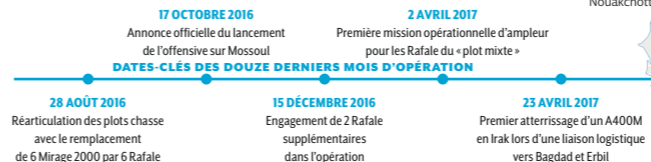
capable d'agir sur l'ensemble du spectre des opérations aériennes, affirme son statut de puissance aérospatiale de premier ordre, dans tous les lieux du monde.

## L'opération Chammal, les Rafale de l'Armée de l'Air au cœur des opérations

Avec huit Rafale régulièrement engagés depuis le Moyen-Orient, six depuis les Émirats arabes unis, et des sorties de deux à quatre patrouilles presque quotidiennement, l'Armée de l'Air participe activement à la protection et à la sécurité des Français en s'attaquant directement aux racines des menaces qui pèsent sur notre pays. Comme le Président Hollande le soulignait le 2 janvier dernier : « *Agir contre le*

*terrorisme au Levant, c'est aussi prévenir des actes terroristes sur notre propre sol.* »

Depuis le début de l'opération Chammal, plus de 16 500 heures de vol ont été réalisées depuis les bases aériennes projetées. Pour l'année 2016, l'opération a représenté à elle seule 20 % du nombre d'heures de vol effectuées par l'ensemble des avions de chasse de l'Armée de l'Air toutes missions confondues, et 70 % des heures réalisées en opération extérieure.





**La coopération est au cœur des missions de l'Armée de l'Air. Ses aviateurs, engagés sur tous les fronts et dans tous les lieux au service de la protection de la France et des Français, cultivent la synergie entre leurs différentes spécialités, mais également en interarmées et dans le cadre des coalitions internationales.**

### Un duo complémentaire de haut vol

Le duo pilote de chasse - navigateur officier systèmes d'armes (NOSA) est emblématique de la synergie dans l'Armée de l'Air. Leurs fonctions sont complémentaires et indissociables. Sur Mirage 2000D pour



les missions conventionnelles ou sur Rafale B pour la dissuasion nucléaire, le binôme est en symbiose.

### Un VBCI embarqué par l'A400M

Les trois armées françaises sont régulièrement amenées à unir leurs forces. Que ce soit en métropole pour la protection du territoire ou en opérations extérieures, la coopération est de mise. En avril dernier, un A400M s'est envolé avec pour la première fois à son bord un véhicule blindé de combat de l'infanterie (VBCI) de l'Armée de Terre. Exemple de la complémentarité interarmées, cet embarquement illustre les capacités d'emport de ce transporteur nouvelle génération.



### Coopérations internationales - l'OTAN

« S'entraîner ensemble pour gagner en équipe », telle pourrait être la devise de la coalition. Luttant contre Daech au Levant dans le cadre de l'opération *Inherent Resolve* (Chammal pour la contribution française) ou protégeant les territoires de nos alliés baltes comme dans la mission *Baltic Air Policing*, les armées de la coalition réalisent de nombreuses missions en coopération. Afin de les mener à bien, elles bénéficient d'entraînements leur permettant de travailler leur interopérabilité et leur connaissance mutuelle (exercice « *Atlantic Trident* », cf. p. 26).

**En 2017, l'Armée de l'Air a décidé d'honorer les As de la Première Guerre mondiale, cette année marquant notamment le centenaire de la disparition de l'un des plus légendaires d'entre eux, le capitaine Georges Guynemer.**

Les As constituent un symbole de l'Armée de l'Air. Apparue en 1915, l'appellation « As » désigne l'aviateur qui, titulaire de cinq victoires aériennes homologuées, voit son nom cité au communiqué officiel des armées. Le processus d'homologation



implique le respect de deux conditions : la destruction d'un appareil ennemi au-dessus du territoire français et la constatation, par les troupes amies au sol ou le témoignage de deux autres pilotes, de cette destruction. Les exploits

des As de 1914-1918 ont survécu jusqu'à aujourd'hui et sont un symbole identitaire fort pour les hommes et les femmes de l'Armée de l'Air, dont les appareils portent des insignes d'escadrilles remontant parfois jusqu'à cette époque.

À la fin de la 1<sup>re</sup> Guerre mondiale, l'Armée de l'Air comptait 189 As français. 8 As américains s'ajoutent à ce chiffre.



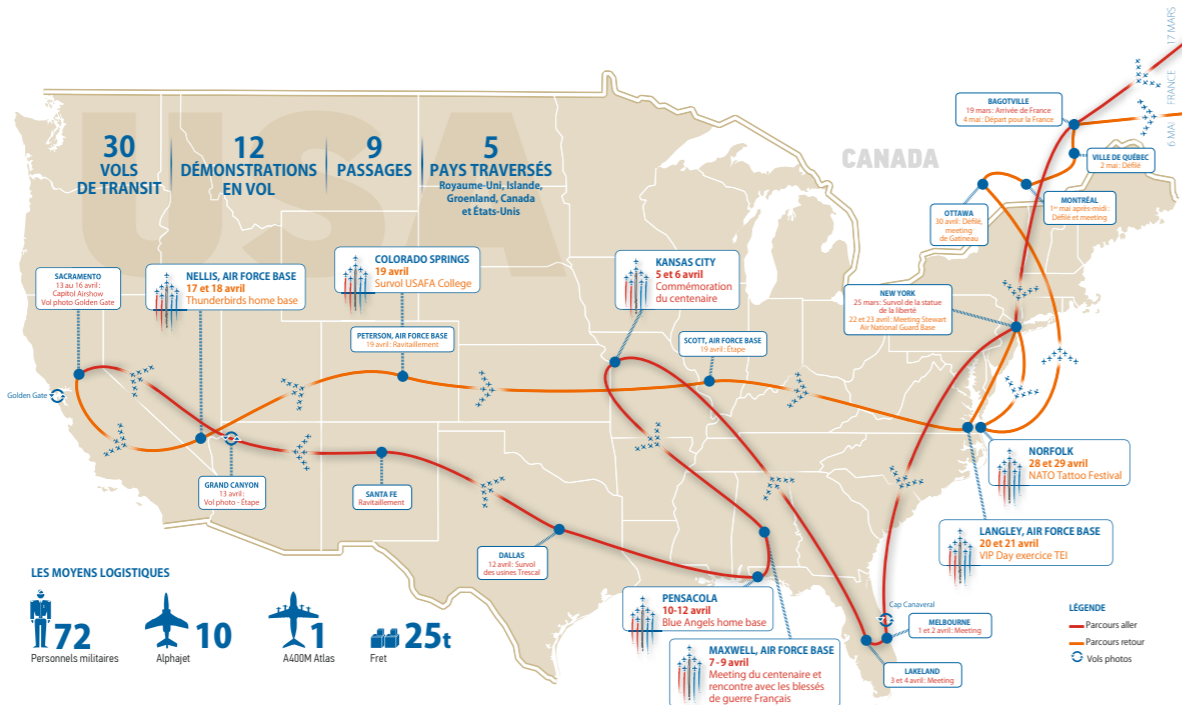
# L'AMITIÉ FRANCO-AMÉRICAINE

LA TOURNÉE DE LA PATROUILLE DE FRANCE AUX USA

Durant près d'un mois et demi, la Patrouille de France (PAF) a parcouru les États-Unis afin de célébrer le centenaire de leur entrée en guerre le 6 avril 1917.



La France est l'un des tout premiers partenaires des États-Unis et son plus ancien allié. L'invitation de la PAF outre-Atlantique et sa participation au 100<sup>e</sup> anniversaire de l'entrée en guerre des États-Unis ont symbolisé l'amitié durable et la fraternité indéfectible entre les deux pays. Retour sur les événements phares d'une tournée hors norme.



REVIVEZ LES MOMENTS FORTS DE LA TOURNÉE :  
[https://drive.google.com/open?id=0B62\\_a5knSswKUWpCam9qeGdPdnM](https://drive.google.com/open?id=0B62_a5knSswKUWpCam9qeGdPdnM)



# PRÉSENTATION DU DÉFILÉ

LE 14 JUILLET DES AVIATEURS

Tous les ans, le 14 juillet constitue une opération de grande envergure pour les armées. Cette année, la coopération est à l'honneur. Elle reflète l'interopérabilité des aviateurs, entraînés tout au long de leur parcours à travailler ensemble. 2017 a également été déclarée Année des As, en référence à ces pilotes d'exception qui ont marqué l'histoire de la Grande Guerre. Invités d'honneur de ce défilé, les États-Unis fêtaient justement le centenaire de leur entrée en guerre le 6 avril dernier.

## Déroulé du défilé de l'Armée de l'Air

Ouvert par la Patrouille de France, le défilé aérien démarre dès que le président de la République a pris place dans la tribune d'honneur: c'est le moment « H », aux environs de 10 h 30.

## SUIVEZ-LE GUIDE : LES THÉMATIQUES FIL ROUGE DU DÉFILÉ

Une sélection d'anecdotes par thème :



Cette année encore, c'est le général de division aérienne Jean-Christophe Zimmermann qui dirigera le défilé aérien.



Le défilé suivra le déroulé suivant :

### Défilé aérien d'ouverture

Les aéronefs de l'Armée de l'Air ouvrent le défilé.

### Défilé des troupes à pied

L'Armée de l'Air sera représentée par deux écoles: l'École de l'Air, l'École de formation des sous-officiers et deux bases aériennes (la base aérienne 125 d'Istres et la base aérienne 705 de Tours).

### Défilé aérien, voilures tournantes

Avec cinq hélicoptères de l'Armée de l'Air, il démarrera à « H », soit environ 45 minutes après « H ».

### Défilé des troupes motorisées

Avec la présence de l'escadron de défense sol-air (EDSA) 1950 « Crau » de la base aérienne (BA) 125 d'Istres.

## LE GÉNÉRAL DE DIVISION AÉRIENNE ZIMMERMANN



Issu de la promotion 1982 « Général Bernard d'Harcourt » de l'École de l'Air et breveté pilote de chasse en 1985, le général Jean-Christophe Zimmermann est le commandant en second du commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA) depuis août 2014. Tout au long de sa carrière, il a occupé des postes en unités et en états-majors, dont un poste d'officier inséré au *United States Joint Forces Command* aux États-Unis pendant deux ans. Il a commandé la base aérienne d'Avord et la base de défense de Bourges-Avord, et a été le commandant de la brigade aérienne d'appui à la manœuvre aérienne au commandement du soutien des forces aériennes (CSFA) à Mérignac. Chevalier de la Légion d'honneur, commandeur de l'ordre national du Mérite et décoré de la médaille de l'Aéronautique, il dirige cette année pour la 3<sup>e</sup> fois le défilé aérien du 14 juillet.



49 AVIONS



5 HÉLICOPTÈRES

Cette année, ce seront 62 avions (49 de l'Armée de l'Air) et 29 hélicoptères (5 de l'Armée de l'Air) qui survoleront la capitale pour le défilé du 14 juillet 2017.

## FICHE TECHNIQUE DU DÉFILÉ

### Altitude :

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

### Vitesse :

- Avions à réaction : 300 nœuds, soit environ 560 km/h ;
- Avions à hélices : 180 nœuds, soit environ 330 km/h ;
- Hélicoptères : 90 nœuds, soit environ 170 km/h.

### Distance :

- Entre les aéronefs : de 5 à 10 mètres environ ;
- Entre deux blocs avions : environ 6,2 km ;
- Entre deux blocs hélicoptères : environ 1 km ;
- Distance du défilé : environ 7 km (de la Défense à la Concorde).

## D'OÙ DÉCOLLENT LES AÉRONEFS DE L'ARMÉE DE L'AIR ?

Rafale  
Mirage  
AlphaJet  
C160  
CASA

EVREUX

VILLACOUBLAY

Falcon  
Fennec  
Caracal

PARIS

ORLÉANS  
A400M

AVORD  
E-3F  
Xingu

ISTRES  
C135

# LE DÉFILÉ AÉRIEN D'OUVERTURE

OPÉRATIONNELS ENSEMBLE – LES AÉRONEFS DE L'ARMÉE DE L'AIR



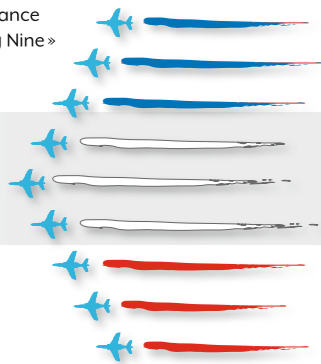
# LE DÉFILÉ AÉRIEN D'OUVERTURE

OPÉRATIONNELS ENSEMBLE - LES AÉRONEFS DE L'ARMÉE DE L'AIR

■ Armée de l'Air ■ Marine ■ US Air Force

## 9 ALPHAJET

Patrouille de France  
Formation « Big Nine »



**H (H=10 h 30)**

Ouverture du défilé

## 6 F16

Patrouille *Thunderbirds*



12"

**H + 0' 12"**

100 ans entrée en guerre des US

## 2 F22

1 C135  
GRV 2/91 « Bretagne »



12"

**H + 0' 24"**

Le « La Fayette »  
Opérationnels ensemble : *Chammal*

## 1 RAFALE

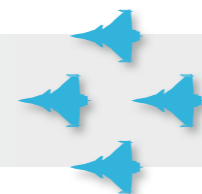
« La Fayette NG »

1 MIRAGE 2000 N  
EC 2/4 « La Fayette »



## 3 RAFALE C

1 RAFALE B  
30<sup>e</sup> escadre de chasse

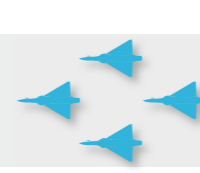


1'16"

**H + 1' 40"**

Connaissance, anticipation,  
intervention

4 MIRAGE 2000D  
3<sup>e</sup> escadre de chasse



40"

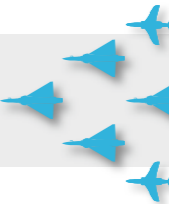
**H + 2' 20"**

Projection de Puissance -  
Opérationnels ensemble : *Barkhane*

## 4 MIRAGE 2000 RDI

EC 2/5 « Île de France »

2 ALPHAJET  
EE 3/8 « Côte-d'Or »



40"

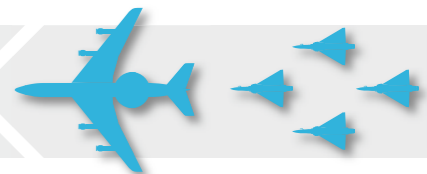
**H + 3' 00"**

Préparation opérationnelle  
des équipages

## 1 E-3F

EDCA 00.036 « Berry »

4 MIRAGE 2000-5  
EC 1/2 « Cigognes »



40"

**H + 3' 40"**

Protection du territoire national

EC : escadron de chasse  
GRV : groupe de ravitaillement en vol

EDCA : escadron de détection et de contrôle aéroportés  
ET : escadron de transport

EE : escadron d'entraînement  
EAC : école de l'aviation de chasse

**1 C 135**

GRV 2/91 « Bretagne »

**2 RAFALE B**

EC 1/4 « Gascogne »

**2 MIRAGE 2000 N**

EC 2/4 « La Fayette »

**4 ALPHAJET**

EAC

**3 RAFALE M**

1 E2C

**1 ATL2**

1 FALCON 50

**2 A400M**

61<sup>e</sup> escadre de transport

**1 C160 TRANSALL**

ET 1/64 « Béarn »

**2 CASA**

ET 1/62 « Vercors »

ET 3/62 « Ventoux »

**1 FALCON 2000**

ET 60

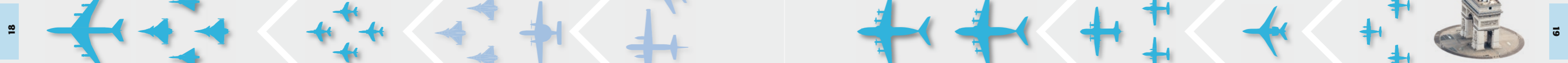
**3 XINGU**

EAT

Armée de l'Air

Marine

US Air Force



40"  
**H + 4' 20"**  
 Forces Aériennes Stratégiques

40"  
**H + 5' 00"**  
 Formation et Entraînement

40"  
**H + 5' 40"**  
 Groupe aérien embarqué  
 Projection de Puissance

40"  
**H + 6' 20"**  
 Aviation de patrouille  
 et de surveillance maritime

40"  
**H + 7' 00"**  
 Projection de forces : l'A400M Atlas

40"  
**H + 7' 40"**  
 Projection de forces

40"  
**H + 8' 20"**  
 STRATEVAC

40"  
**H + 9' 00"**  
 Formation et Entraînement  
 (Xingu)

EC : escadron de chasse  
GRV : groupe de ravitaillement en vol

EDCA : escadron de détection et de contrôle aéroportés  
ET : escadron de transport

EE : escadron d'entraînement  
EAC : école de l'aviation de chasse

EAT : école de l'aviation de transport

# UNE OUVERTURE DE DÉFILÉ INÉDITE

LA PATROUILLE DE FRANCE & LES THUNDERBIRDS, UN DUO D'EXCEPTION

Chaque 14 juillet, la Patrouille de France illumine le ciel parisien. Cette année pour la première fois, elle est accompagnée de la mythique patrouille acrobatique de l'US Air Force, les Thunderbirds. Les ambassadeurs des armées de l'air française et américaine offrent aujourd'hui une ouverture de défilé inédite, célébrant la longue histoire d'amitié qui lie les deux pays et le centenaire de l'entrée en guerre des États-Unis.

## Un duo d'exception

Sous la cocarde bleu, blanc, rouge, la Patrouille de France (PAF) représente l'ensemble des aviateurs de l'Armée de l'Air engagés au quotidien, sur le territoire national dans leurs missions de protection et de dissuasion et sur les théâtres d'opérations extérieures dans la lutte contre le terrorisme, le soutien au maintien de la paix ou le secours aux populations en détresse.

Ambassadrice de l'Armée de l'Air, celle que l'on surnomme la Grande dame perpétue les tradi-

tions des pionniers de l'aviation en déployant l'excellence des ailes françaises à travers le monde. Elle témoigne de la fraternité d'hommes et de



Lors de la tournée de la PAF aux États-Unis, les patrouilles ont survolé ensemble la Death valley.



femmes n'ayant eu de cesse de se dépasser pour réaliser une mission exaltante.

Cette année, ce sont neuf Alphajet en formation « Big Nine » qui volent au-dessus de la capitale.

Ils sont suivis par la patrouille acrobatique de l'US Air Force, les Thunderbirds. Créée en 1953 en Arizona, celle-ci emprunte son nom à l'influence de la culture amérindienne et populaire du Sud-Ouest des États-Unis. Basés à Las Vegas, les Thunderbirds volent actuellement sur F16 Fighting Falcon et se produisent dans plus de 88 manifestations chaque année. Ils font partie de l'US Air Force et peuvent être rapidement intégrés à une unité de combat.

## ATTENTION, VOL HISTORIQUE EN VUE

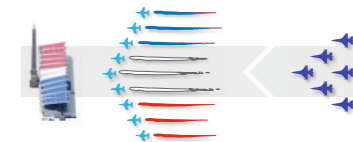
Le 6 avril 2017, les États-Unis célébraient le centenaire de leur entrée en guerre. À cette occasion, la PAF a été invitée outre-Atlantique pour participer à plusieurs meetings et survols commémoratifs. Aujourd'hui, ce sont les Thunderbirds américains qui répondent à l'invitation de la France et survolent la capitale.



Les pilotes de la PAF, ambassadeurs en France (Bordeaux, 14 mai 2017)...

## La Patrouille de France, ambassadrice de l'Armée de l'Air

La Grande dame est le reflet tangible des actions de l'Armée de l'Air : atteindre le niveau opérationnel requis par la mission grâce à la sélection, la formation et l'entraînement. La Patrouille de France incarne ainsi l'excellence



9 Alphajet - Patrouille de France  
6 F16 - Thunderbirds



... mais aussi à l'étranger : rencontre avec les pilotes américains des Thunderbirds pendant la tournée nord-américaine.

du savoir-faire et du savoir-être de l'Armée de l'Air. Portant fièrement les couleurs des ailes françaises, la PAF a conquis le cœur de millions de Français (et cette année, d'Américains!) au point de devenir le symbole de l'Armée de l'Air et de l'aéronautique nationale. Elle est un trait d'union entre l'Armée de l'Air et la Nation.

## 100 ANS — INNOVATION : L'ARMÉE DE L'AIR À LA POINTE DE LA TECHNOLOGIE

Virtuoses des acrobaties aériennes, les pilotes de la PAF ont participé à une authentique performance : évoluer aux côtés de trois Jetmen, hommes équipés d'ailes volantes. Ce vol historique d'une durée de huit minutes a eu lieu le 4 octobre 2016 au-dessus de Saint-Christol, dans le sud de la France. Vincent Reffet et Fred Fugen, parachutistes français champions du monde, ont intégré le cercle très fermé des hommes volants. Pour réaliser cette performance, ils étaient harnachés aux portes d'hélicoptères, avant d'être largués à 1 500 m d'altitude, puis d'être rejoints en vol par huit Alphajet de la PAF.



Pour suivre toutes les actualités de la Patrouille de France, les dates des meetings 2017 et revoir les images de leur tournée aux États-Unis :

<http://www.patrouilledefrance.fr>



@patrouilledefrance.official



@PAFofficial

# CENTENAIRE DE L'ENTRÉE EN GUERRE DES ÉTATS-UNIS

COMMÉMORATION À KANSAS CITY

**Le 6 avril 1917, les États-Unis entraient en guerre. Cent ans plus tard, les pilotes français et américains commémorent ensemble cet événement historique qui marque les débuts d'une longue collaboration. Toujours engagés ensemble sur les théâtres d'opérations extérieures, les aviateurs français et américains continuent de combattre côte à côte.**



La PAF au National World War I Memorial

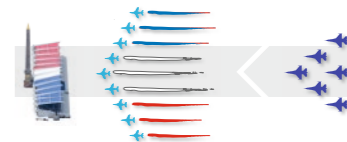
*Museum and Memorial.* Un événement organisé par la commission américaine du Centenaire, auquel la Patrouille de France a été invitée à participer. À 10 h 50, les huit Alphajet de la PAF ont survolé le mémorial, laissant quelques instants durant flotter les couleurs du drapeau français dans le ciel de la plus grande ville de l'état du Missouri. Les pilotes ont effectué deux passages en formation «grande flèche» pour symboliser la fraternité qui lie les deux pays. Le reste des équipes de la PAF était présent au sol pour partager ce moment solennel. Cette cérémonie du centenaire constituait un temps fort du cycle commémoratif, qui célèbre par ailleurs l'amitié franco-américaine.

## ENSEMBLE — COOPÉRATION DE LA GRANDE GUERRE À LA LUTTE CONTRE LE TERRORISME

Le 6 avril 1917, le Congrès américain votait « *la reconnaissance de l'état de guerre entre les États-Unis et l'Allemagne.* » Ce jour-là, la Grande Guerre, jusqu'alors européenne, devenait

mondiale et les États-Unis rejoignaient les forces alliées. L'engagement conjoint des aviateurs français et américains combattant aujourd'hui

côte à côte au Levant, dans la bande sahélo-saharienne (BSS) et, depuis plus de trente ans, au sein de coalitions ou de l'Otan, fait ainsi écho à celui de leurs aînés qui combattirent conjointement en 1917, puis durant la Seconde Guerre mondiale.



**9** Alphajet - Patrouille de France  
**6** F16 - Thunderbirds



## Les 70 ans de l'US Air Force

2017 marque un deuxième anniversaire pour les États-Unis: celui de l'US Air Force (USAF), qui fête cette année ses 70 ans.

Les 8 et 9 avril, la Patrouille de France a justement participé au meeting aérien de la base aérienne américaine de Maxwell, à Montgomery (Alabama), afin de commémorer l'évènement.



## 100 ANS — CENTENAIRE DE LA DISPARITION DE GEORGES GUYNEMER

Ci-contre, le portrait du capitaine Georges Guynemer sur l'AlphaJet d'Athos I. Pour le centenaire de la disparition de ce pilote légendaire, c'est le leader de la Patrouille de France, le commandant Christophe Dubois, qui lui rend hommage. Guynemer est le premier à avoir été qualifié de « chevalier du ciel » en 1915. Il est la référence parmi les As, l'archétype de l'As, qui véhicule le modèle chevaleresque comme creuset identitaire. Tous les 11 septembre, date de sa disparition, les bases aériennes lui rendent hommage par la lecture de sa citation. 2017 marquant le centenaire de sa disparition, des événements spécifiques seront organisés pour célébrer sa mémoire.



## 100 ANS

Pour célébrer cette année des As de la Première Guerre mondiale, chacun des pilotes de la Patrouille de France s'est vu attribuer un As, dont il arbore le portrait sur le flanc de son AlphaJet.

## L'ESCADRILLE « LA FAYETTE »

SYMBOLE DE L'HISTOIRE FRANCO-AMÉRICAINE

**Le 18 avril 1916, l'escadrille américaine N 124 « Tête-de-Sioux », progressivement devenue l'escadron de chasse 2/4 « La Fayette », fut créée sur la base aérienne 116 de Luxeuil. Cette escadrille historique, à l'origine constituée de jeunes Américains ayant rejoint la Légion étrangère pour combattre aux côtés des Français, s'illustre aujourd'hui en opération extérieure et dans le monde très fermé de la dissuasion nucléaire.**

### L'histoire du « La Fayette »

Il faudra près de 18 mois à ces jeunes Américains, ardemment attachés à la France et à ses valeurs,

pour être autorisés à combattre dans l'aviation sous commandement français. Placés sous les ordres du capitaine Georges Thénault, ils offriront leur vie à la gloire des escadrilles N 124 « Tête-de-Sioux », qui occupent une place légendaire dans l'histoire de la Première Guerre mondiale. Plus de 250 pilotes américains ont combattu sous le drapeau tricolore avant l'entrée en guerre des États-Unis. 68 d'entre eux sont morts au combat.

L'escadrille « La Fayette » remporta 41 victoires homologuées durant le premier conflit mondial. Forts d'une longue fresque d'histoire et héritiers des traditions du « La Fayette »,

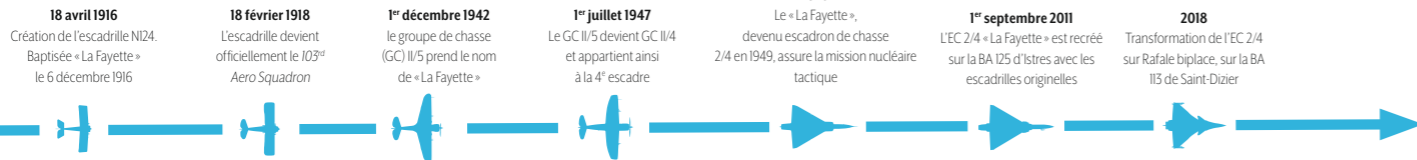
les aviateurs français de l'escadron de chasse (EC) 2/4 s'illustrent depuis 1973 dans leur mission de dissuasion nucléaire.



### L'escadron nouvelle génération

Le Rafale B des forces aériennes stratégiques (FAS) - qui survole aujourd'hui la capitale - incarne le futur de l'escadrille « La Fayette ». En effet, l'EC 2/4 opère actuellement sur Mirage 2000N. L'escadrille sera transformée sur Rafale biplace en 2018 et

c'est la base aérienne 113 de Saint-Dizier qui accueillera le « La Fayette » nouvelle génération.



2 F22

1 C135 FR 2/91 « Bretagne »

1 Rafale EC 2/4 « La Fayette NG »

1 Mirage 2000 NEC 2/4 « La Fayette »

### Le « La Fayette », expert de la dissuasion nucléaire

L'escadron participe à la mise en œuvre de la composante aéroportée de la dissuasion nucléaire. Cette mission, au cœur de la stratégie de défense française, exige l'excellence. Les personnels de l'escadron sont ainsi astreints à des exercices d'entraînement réguliers, assurant le maintien de leur aptitude opérationnelle. Grâce à la transformation du « La Fayette » sur Rafale, les pilotes du 2/4 sont certains de rester à la pointe de la technologie pour mener à bien leur mission.



Du Mirage 2000 N (ci-dessus) au Rafale B (ci-dessous)



### Au cœur de l'opération Chammal

Garant de la posture de dissuasion, les moyens aériens du 2/4 participent aussi à de nombreuses missions conventionnelles. Récemment, le « La Fayette » s'est illustré au-dessus de l'Irak et de la Syrie dans l'opération Chammal. Les trois Mirage 2000 N déployés par l'escadron ont réalisé 1400 heures de vol, 300 sorties et près de 800 ravitaillements en vol. À cette occasion, les Mirage ont inauguré une nouvelle configuration leur permettant d'emporter quatre bombes guidées laser GBU12 au lieu de deux jusqu'alors.

### ENSEMBLE — LES F22 DE L'US AIR FORCE AUX CÔTÉS DES RAFALE DE L'ARMÉE DE L'AIR

Le Lockheed Martin F22 Raptor est un avion de chasse furtif développé par les États-Unis à la fin des années 1980 pour remplacer les F15 de l'US Air Force. Initialement conçu pour les combats aériens, il est également capable d'assurer des missions de soutien

militaire au sol, d'attaque électronique ou encore de renseignement. En avril 2017, les F22 américains ont été engagés aux côtés des Typhoon britanniques et des Rafale français dans le cadre de l'exercice « Atlantic Trident ».



## EXERCICE « ATLANTIC TRIDENT » 2017

S'ENTRAÎNER ENSEMBLE

**L'US Air Force (USAF), la Royal Air Force (RAF) et l'Armée de l'Air française font partie des seules armées de l'air occidentales capables de couvrir l'ensemble du spectre des missions aériennes conventionnelles. Depuis plus de trente ans, elles combattent côte à côte au sein de l'OTAN et dans diverses coalitions.**

### L'Atlantic Trident, un exercice interallié de haut niveau

L'exercice « Atlantic Trident » (baptisé TIE – *Trilateral Initiative Exercise* lors de sa 1<sup>re</sup> édition en 2015) a eu lieu du 10 au 28 avril 2017 sur la base de Langley (Virginie USA). Les armées de l'air française, britannique et américaine conduisent chaque année cet exercice de très haut niveau



visant à entraîner les aviateurs des trois pays à entrer en premier sur un théâtre fortement défendu.

Il est l'une des manifestations tangibles de la *Trilateral Strategic Initiative* (TSI) liant depuis 2010 l'US Air Force, la Royal Air Force et l'Armée de l'Air. La TSI

s'appuie sur trois axes d'efforts : **instaurer** un haut niveau de confiance mutuelle, **développer** l'interopérabilité, **promouvoir** l'Air Power (la puissance aérienne).

Le détachement français a réalisé sept missions en tant



que chef de dispositif complexe (*Mission Commander*), autant d'occasions d'affirmer auprès des alliés le savoir-faire des équipages de l'Armée de l'Air dans ce domaine, tout en valorisant la polyvalence du Rafale.



De gauche à droite : les Chefs d'État-Major des armées de l'air américaine, française et britannique à Langley pour l'exercice Atlantic Trident 2017.

### Des moyens aériens à la pointe de l'innovation

Chaque nation engage dans cet exercice ses moyens de combat les plus modernes (F22 américains, Typhoon britanniques, Rafale français et, pour la première fois, des F35) afin d'améliorer l'interopérabilité entre les trois armées de l'air. La finalité de l'exercice est d'accroître l'efficacité opérationnelle de chacun, individuellement et en coalition. À cet égard, « Atlantic Trident » constitue un exercice majeur pour la préparation opérationnelle des équipages de l'Armée de l'Air.

Placé sous le commandement du général Charpentier, commandant la brigade aérienne de l'aviation de chasse



(BAAC), le détachement français comprenait environ 120 aviateurs. Il comptait : les pilotes et navigateurs officiers systèmes d'armes, des mécaniciens spécialisés dans la mise en œuvre et l'entretien opérationnel du Rafale, des spécialistes des systèmes d'information et communications (SIC), des commandos parachutistes et des officiers renseignement.

Six Rafale ont rejoint la base aérienne de Langley (Virgi-

nie) pour participer à l'exercice. Ils provenaient de deux bases aériennes différentes. Trois Rafale C ont été fournis par la base aérienne (BA) 118 de Mont-de-Marsan, les trois autres, des Rafale B, venaient de la base aérienne 113 de Saint-Dizier. Leur convoi a été encadré par deux avions ravitailleurs C135 FR du groupe de ravitaillement en vol 2/91 « Bretagne », opérant depuis la BA 125 d'Istres.



## CONNAÎTRE, ANTICIPER, INTERVENIR

LES MISSIONS DU RAFALE DANS L'ARMÉE DE L'AIR

**Ce bloc défilant illustre l'une des six capacités socles de l'Armée de l'Air : le renseignement, qui accompagne la prise de décision jusqu'à l'action. Elle est mise à l'honneur ici avec la 30<sup>e</sup> escadre de chasse sur Rafale. Doté d'une grande polyvalence, cet avion de chasse démontre l'étendue de ses capacités opérationnelles en réalisant quotidiennement l'ensemble des missions du spectre aérien sur les théâtres d'opérations.**

**L'escadron de chasse « Normandie-Niemen » : le référent reconnaissance sur Rafale**

Surnommé affectueusement « Neu-Neu », l'escadron de chasse (EC) 2/30 évolue sur Rafale. Multirôle, cet avion d'armes permet de réaliser tous les types de missions aériennes en autonomie, dans un contexte interarmées ou en coalition. Polyvalent, il peut assurer des missions de dissuasion nucléaire, de défense et de supériorité aériennes,

d'assaut conventionnel ou de reconnaissance. Chaque escadron Rafale a cependant sa spécialité et fait office de référent dans son domaine. Pour le « Neu-Neu », c'est la reconnais-

### DATES CLÉFS : 2017. UNE ANNÉE D'ANNIVERSAIRES

2017 : le « Normandie-Niemen » célèbre ses 75 ans. 75 ans après sa création au Liban, l'unité est de nouveau au Levant où elle opère en Irak et en Syrie. Les temps ont changé et les conflits se sont succédé, mais l'escadron conserve le même esprit combattant. En 2011, l'unité prenait part aux premiers raids de l'opération *Harmattan* en Libye. En 2013, ses Rafale étaient parmi les premiers engagés au Mali dans l'opération *Serval*. Aujourd'hui, elle poursuit son engagement en Irak et en Syrie dans le cadre de l'opération *Chammal*.

Outre ses 75 ans, l'escadron commémorait le centenaire de ses trois escadrilles le 16 mai. Le Rafale fêtait également les dix ans de sa première mission opérationnelle extérieure : en mars 2007, il s'envolait pour l'opération *Héraclès* en Afghanistan.



sance. Équipés de la nacelle Reco NG (nouvelle génération) dédiée au renseignement, ses avions peuvent prendre des photos à très basse ou à haute altitude, à courte comme à grande distance, ainsi qu'à très grande vitesse. Les capteurs optiques tournent à 180°. Ils peuvent viser une zone, pointer un objectif sous différents angles ou saisir plusieurs objectifs en un seul passage. La nacelle opère sur deux bandes spectrales, visible et infrarouge, réalisant des prises de vue diurnes et nocturnes. Elle dispose d'un mode automatisé. Pour l'activer, les pilotes déterminent avec précision, lors de la préparation de mission, les altitudes, les distances ainsi que les angles de prise de



vue. Si nécessaire, ils peuvent réorienter la nacelle en cours de mission, passant alors en mode d'opportunité. L'exploitation des images est ensuite réalisée grâce au système d'aide à l'interprétation multi-

capteur (SAIM). Les données peuvent être transmises en vol aux analystes grâce à des stations de réception au sol, mobiles et aérotransportables, représentant un gain de temps considérable.

3 Rafale C  
1 Rafale B  
30<sup>e</sup> Escadre de Chasse



# CONNAÎTRE, ANTICIPER, INTERVENIR

LES MISSIONS DU RAFALE DANS L'ARMÉE DE L'AIR

## Au cœur

### de la communauté Rafale

Depuis l'été 2016, la base aérienne 118 de Mont-de-Marsan accueille un second escadron de chasse Rafale : le 3/30 « Lorraine ». Aux côtés de l'escadron de soutien technique aéronautique (ESTA) 15.030 « Chalosse » et de l'escadron de chasse et d'expérimentation (ECE) 1/30 « Côte-d'Argent », le « Lorraine » et le « Neu-Neu » constituent les forces vives de la 30<sup>e</sup> escadre de chasse, créée en septembre 2015. Une importante communauté bâtie autour de l'avion de chasse Rafale se consolide donc sur la base landaise, favorisant les échanges et la progression.

## BASE AÉRIENNE 118 MONT-DE-MARSAN

	Escadron de chasse et d'expérimentation 1/30 « Côte d'Argent »			
	Escadron de chasse 2/30 « Normandie-Niemen »			
	Escadron de chasse 3/30 « Lorraine »			
	Escadron de soutien technique aéronautique 15.030 « Chalosse »			
	Centre de formation Rafale 23.030			

### « Tout Chamal en Rafale »

Depuis le mois d'août 2016, les Rafale prennent le relais des Mirage 2000 D sur la base aérienne projetée (BAP) en Jordanie. Huit appareils

opèrent désormais depuis ce point d'ancrage, en complément de six autres Rafale basés dans le golfe Arabo-Per-sique. Ce nouveau dispositif fait suite à une vaste réorga-

nisation des moyens engagés par l'Armée de l'Air en opérations extérieures, qui a pour objectif de rationaliser les parcs d'avions de chasse par théâtre.

## T É M O I G N A G E



**PILOTE DE CHASSE AGUERRI, LE COMMANDANT FONCK EST AUJOURD'HUI COMMANDANT DE L'EC 2/30. SON ARRIÈRE-GRAND-ONCLE, RENÉ FONCK, FUT L'UN DES AS LES PLUS CÔTÉS DE LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE.**

« Je suis issu d'une famille qui baigne depuis longtemps dans l'Armée de l'Air. René Fonck, ses victoires et son parcours, j'en ai beaucoup entendu parler dès mon plus jeune âge. Il y a forcément une partie de moi qui a été influencée par ses exploits. En regardant en arrière, cela forme aujourd'hui un tout cohérent. J'ai toujours voulu faire ce métier. Mes lectures autour de l'As des As m'ont aidé à comparer ce qu'il a vécu avec ce que je vis aujourd'hui, ce qui a été un moteur dès le début de ma carrière. »

« La comparaison entre l'aviation de chasse de la Grande Guerre et celle d'aujourd'hui est très intéressante. Il y a d'abord le gouffre technologique qui sépare nos avions. Nous en faisons évidemment beaucoup plus aujourd'hui, mais sommes assistés par une modernité sans commune mesure avec ce qu'ont pu connaître les pilotes de la Première Guerre mondiale. Pour autant, nous appliquons des procédures comparables. Pour s'en rendre compte, il suffit de lire les débriefings des vols que ces pilotes réalisaient et je puis vous assurer que la ressemblance est frappante. Pour le vivre au quotidien et en détachement opérationnel, je pense que les similitudes sont nombreuses et vont bien au-delà de ce que l'on peut communément imaginer. Cette aventure est avant tout humaine. Ce sont des hommes et des femmes qui pilotent ces avions, les mêmes êtres humains qu'il y a 100 ans. Le risque associé aux missions et le don de soi ne sont certes pas du même niveau qu'au début du siècle, mais les mêmes valeurs s'y retrouvent et c'est précisément cela que je retiens. Toutes les actions de feu et les missions réalisées par

**3** Rafale C  
**1** Rafale B  
30<sup>e</sup> Escadre de Chasse

l'Armée de l'Air aujourd'hui font écho aux exploits et aux pertes subies par les pionniers de l'aviation de chasse. Le même esprit anime les pilotes de chasse en tout temps et en tout lieu, non par tradition mais parce qu'il s'agit là de l'essence de ce métier. Voilà pourquoi nous nous attachons à faire perdurer les traditions qu'ils ont initiées, pour nous inscrire dans leur continuité. »





# PROJECTION DE PUISSANCE

L'ARMÉE DE L'AIR EN OPÉRATIONS EXTÉRIEURES

**Ce bloc défilant met à l'honneur les aviateurs engagés sur tous les théâtres d'opérations. La projection de puissance, capacité socle de l'Armée de l'Air, permet l'intervention immédiate et l'entrée en premier sur une zone de conflit. Essentielle à toute action aérienne en autonomie, elle permet à l'Armée de l'Air d'agir loin et sans délai grâce au déploiement de moyens de renseignement et d'intervention.**

**La 3<sup>e</sup> escadre de chasse, prête à agir loin et sans délai**

Après une mise en sommeil de deux décennies, la « 3 » a revu le jour sur la BA 133 en septembre 2014. La 3<sup>e</sup> escadre forme un ensemble fort de 800 aviateurs répartis entre : trois escadrons de chasse de Mirage 2000D, un escadron de trans-



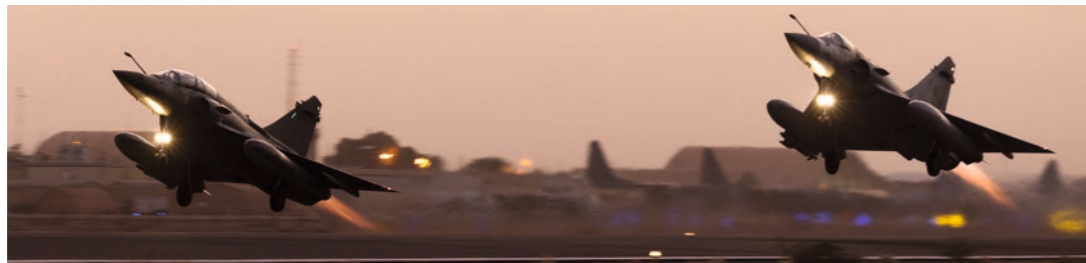
formation technique aéronautique et le bureau animation système de la flotte Mirage 2000.

Si la vocation de la 3<sup>e</sup> escadre est d'être projetée, l'activité à Nancy est également axée sur la préparation opérationnelle. La formation des équipages de Mirage 2000D

répond à une progression normale et les équipages de combat s'entraînent quotidiennement avant d'être déployés en opérations extérieures.

**Le Mirage 2000 D, fidèle chasseur d'une escadre sur tous les fronts**

Depuis plus de deux décennies, les Mirage 2000 D sont de tous les conflits. L'escadre, forte d'une flotte composée d'une cinquantaine de chasseurs bombardiers, vit au rythme de l'activité de ses avions à l'efficacité opérationnelle indiscutable.



4 Mirage 2000 D  
3<sup>e</sup> Escadre de Chasse

**Chammal - La base aérienne projetée (BAP) au cœur de la lutte contre le terrorisme**

La BAP est installée en Jordanie depuis le 28 novembre 2014. Positionnée au plus près de l'ennemi, elle est un véritable système de combat opérationnel sur lequel l'Armée de l'Air s'appuie pour obtenir ses résultats au Levant. Armée par 400 aviateurs aux spécialités variées et complémentaires, elle atteint son objectif grâce

à la réactivité inébranlable des avions qui en décollent de jour comme de nuit. Trois ans plus tard, ce pion tactique de projection de puissance de la composante aérienne n'est plus un simple détachement Air, mais est l'illustration tangible, par la puissance qui s'en dégage et le nombre de frappes réalisées en trois ans, de la volonté des armées françaises de s'engager avec force et détermination contre le terrorisme.

## ENSEMBLE - COOPÉRATION FRANCO-AMÉRICAINE DANS L'OPÉRATION CHAMMAL

Au Levant, les armées de l'air française et américaine coopèrent au quotidien. Les Mirage 2000 D qui intervenaient sur le théâtre irako-syrien (remplacés aujourd'hui par les Rafale) ont été régulièrement ravitaillés en vol par des tankers de l'US Air Force. Ces ravitaillements permettaient aux aéronefs français d'assurer une permanence au-dessus de la zone des opérations et d'obtenir l'allonge indispensable à l'exécution de leurs missions d'attaque dans la profondeur ou d'appui des troupes au sol.

## T É M O I G N A G E



**ASPIRANT AUDREY, ÉLÈVE OFFICIER DU PERSONNEL NAVIGANT, NAVIGATRICE DE COMBAT À L'EC1/3 « NAVARRE ».**

« Le rôle du NOSA débute dès la préparation de la mission : s'assurer que l'objectif peut être atteint, tant au niveau des moyens - de l'armement, du carburant disponible - que de l'environnement - météo, capacités des systèmes ennemis. Le NOSA est aussi acteur de la réalisation de la mission en vol : son rôle est de gérer la mission sur le long terme. Il doit composer avec les contraintes horaires du théâtre d'opération et régulièrement vérifier que l'on a le carburant nécessaire. Si ce n'est pas le cas, il peut demander un ravitaillement

en vol. Son rôle devient prépondérant dans les phases tactiques du vol : il est en contact radio direct avec les forces au sol, il configure l'armement qui va être largué puis, grâce à son pod, une nacelle de désignation équipée d'une caméra thermique infrarouge et d'un laser, peut identifier la cible et guider avec précision les frappes sur objectif. L'aspect opérationnel est ce qui me plaît dans mon métier : préparer une mission pour répondre aux objectifs du commandement et apporter notre soutien, voire délivrer de l'armement pour protéger les forces françaises ou amies au sol, le tout à bord d'un avion de chasse. J'ai participé à ma première opex [N.D.L.R. : opération extérieure] en avril 2016 au Levant (Chammal). Je serai prochainement déployée au Tchad (au mois d'août). Dans le cadre de l'opération Chammal, notre mission principale était d'apporter le soutien et l'appui aérien nécessaires aux forces irakiennes dans leur combat contre Daech. Les vols étaient de 6 heures en moyenne, de jour comme de nuit, avec plusieurs ravitaillements en vol. »

# LA PRÉPARATION DES ÉQUIPAGES DE CHASSE

ASSURER UNE RÉACTIVITÉ À TOUTE ÉPREUVE

Les pilotes et mécaniciens de l'Armée de l'Air bénéficient d'une préparation opérationnelle d'excellence qui leur fournit les aptitudes nécessaires pour mener à bien leurs missions. L'escadron d'entraînement 3/8 « Côte-d'Or » et l'escadron de chasse 2/5 « Île-de-France » défilant aujourd'hui reflètent les moyens de formation déployés et les compétences acquises par les aviateurs au cours de cette préparation.

## La préparation opérationnelle à l'EE « Côte-d'Or »

L'escadron d'entraînement 3/8 « Côte-d'Or » œuvre principalement au service de l'entraînement des forces. Qu'il s'agisse de missions air-air ou air-sol, des pilotes expérimentés sont aux commandes de leurs Alphajet pour répondre



aux besoins de préparation des unités opérationnelles.

Le « Côte-d'Or » est le seul escadron de l'Armée de l'Air dédié aux missions *Red Air*, missions dans lesquelles il joue le rôle de l'adversaire face à des escadrons opérationnels en demande d'entraînement.

## T É M O I G N A G E



**LIEUTENANT-COLONEL PIERRE-YVES PILOTE DE MIRAGE 2000, ANCIEN COMMANDANT D'ESCADRILLE, PUIS CHEF DES OPÉRATIONS À L'EC 1/12 « CAMBRÉSIS », LE LIEUTENANT-COLONEL PIERRE-YVES EST AUJOURD'HUI COMMANDANT EN SECOND DE L'EE « CÔTE-D'OR ».**

« La mission *Red Air* consiste à jouer le rôle des méchants (*Aggressors*) pour entraîner les forces amies (*Blue Air*). Il s'agit concrètement de participer à l'entraînement des escadrons de première ligne (Rafale, M2000) en leur proposant une opposition de qualité. Nous simulons ainsi divers types de menaces (Mig 21, Su 25, etc.) en fonction du scénario et du cadre tactique proposés. Nous adaptons les types de présentations pour répondre aux objectifs d'entraînement recherchés. »  
« En tant qu'ennemi, le pilote *Aggressor* doit adapter la difficulté en fonction des demandes des *Blue Air*. Ainsi, son niveau d'agressivité et de prise de risque est fixé pour chaque mission et détermine les manœuvres qui seront effectuées en vol. L'objectif numéro un du pilote *Aggressor* est de se conformer strictement aux consignes fixées pour la mission afin de rentabiliser au maximum l'entraînement. Il utilise ensuite son expérience d'ancien pilote de première ligne pour adapter ses présentations afin de « punir » les erreurs des *Blue Air*. »

## L'Académie du Mirage 2000

L'escadron de chasse 2/5 « Île-de-France » est une unité installée sur la base aérienne 115 d'Orange et équipée de Mirage 2000 B et C. Il assure une triple mission : la défense aérienne, l'appui-feu et la transformation des pilotes sur Mirage 2000. La transformation correspond au

passage des jeunes pilotes en formation de leur avion d'entraînement à l'avion de chasse qu'ils piloteront durant leur carrière. C'est l'escadron de chasse « Île-de-France » qui porte cette responsabilité de la transformation sur Mirage 2000 des nouveaux stagiaires issus de l'École de Transition Opé-

rationnelle située à Cazaux. Pour les pilotes en transformation, c'est la découverte d'un nouvel environnement aéronautique et des performances d'un avion supersonique doté d'un système d'armes. Après quatre à six mois d'apprentissage, ils rejoignent leur escadron opérationnel d'affectation.

## En chiffres

≈ 20 stagiaires par promotion  
Une moyenne de 35 heures de vol pendant 5 mois de formation en moyenne;  
80 % des stagiaires sont ensuite affectés à la 3<sup>e</sup> escadre de chasse, sur Mirage 2000 D;  
Les 20 % restants rejoignent la 2<sup>e</sup> escadre de chasse de Luxeuil, sur Mirage 2000-5F.



- 4 Mirage 2000 RDI  
EC 2/5 « Île-de-France »
- 2 Alphajet  
EE 3/8 « Côte d'Or »

## ENSEMBLE — UN ENTRAÎNEMENT À CARACTÈRE INTERNATIONAL

Tout au long de l'année, les pilotes et mécaniciens de l'Armée de l'Air participent à des exercices d'envergure destinés à les maintenir au plus haut niveau et à accroître leur efficacité opérationnelle, individuellement et en coalition.

Nombre de ces exercices sont réalisés en coopération avec des armées étrangères. L'infographie ci-dessous regroupe les principaux exercices interalliés auxquels l'Armée de l'Air a participé au cours des deux derniers semestres.



# PROTECTION DU TERRITOIRE NATIONAL

LES SENTINELLES DU CIEL

**Sept jours sur sept, 24 heures/24, l'Armée de l'Air veille sur l'espace aérien national, protégeant la France et les Français. Pour assurer cette mission permanente, elle mobilise un vaste dispositif composé de radars, de centres de contrôle et de commandement et d'aéronefs prêts à décoller à tout moment. Réactivité, permanence et efficacité sont les maîtres mots de la mission de défense aérienne du territoire.**

## La posture permanente de sûreté aérienne (PPS-A) et les dispositifs particuliers

La posture permanente de sûreté aérienne est une mission prioritaire de l'Armée de l'Air, définie par le code de la Défense. C'est un dispositif actif 24 heures/24, 7 J/7 qui assure la souveraineté de l'espace aérien français au travers de trois phases : détecter, identifier et intercepter tout intrus dans le ciel national, dans un délai très court.

Lors d'événements majeurs par le nombre ou la qualité des personnalités rassemblées comme l'Euro 2016 ou un sommet de chefs d'État, le Premier ministre peut demander la



mise en place d'un dispositif particulier de sûreté aérienne (DPS-A). Il permet de renforcer la sécurité durant un temps donné, dans un espace aérien contraint pour l'occasion, grâce à la mise en place de zones interdites et réglementées, et de capacités supplémentaires de détection et d'intervention.



1 E-3F

EDCA 00/036 « Berry »

4 Mirage 2000-5

EC 1/2 « Cigognes »

## LES DISPOSITIFS DE SÛRETÉ AÉRIENNE



■ Dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA) ■ Dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA) en Guyane ■ Renfort de la posture permanente de sûreté (PPS)

# PROTECTION DU TERRITOIRE NATIONAL

LES SENTINELLES DU CIEL



**En chiffres** (Depuis juillet 2016)

- 71** décollages sur alerte chasse, dont 13 alertes en vol pour 58 interceptions.
- 63** décollages sur alerte hélicoptère, dont 49 alertes en vol pour 14 interceptions.
- 73** interventions suite à une tentative de pénétration de zones interdites.
- 60** interventions des forces de sécurité.
- 72** alertes comportement anormal (alerte en vol, comloss : perte contact radio, escortes...).

## ENSEMBLE – LA MISSION BALTIC AIR POLICING EXPLIQUÉE PAR LE COLONEL ISAAC - 2<sup>E</sup> ESCADRE DE CHASSE

« En 2004, les trois pays baltes ont rejoint l'Alliance atlantique. La Lituanie, la Lettonie et l'Estonie n'ont pas encore les moyens aériens d'assurer totalement leur défense. Ainsi, depuis treize ans, l'Otan assure la protection de l'espace aérien de ces trois pays. Tournant tous les quatre mois, les nations membres de l'Alliance sont en charge de cette mission. C'est ainsi que la France a été responsable de cette opération de septembre 2016 à janvier 2017. Nous avons pris la suite des Portugais et avons transmis le témoin aux Néerlandais. Pour mener à bien cette mission, 100 personnels et 4 Mirage 2000-5 ont été déployés avec leur armement. La majorité des effectifs étaient issus de la 2<sup>e</sup> escadre de chasse, stationnée sur la base aérienne 116 de Luxeuil. Toutes les spécialités nécessaires à la mission étaient représentées : pilotes, mécaniciens, logisticiens, personnels médical et administratif, commandos pour la protection du site et des avions, etc. Pour le clin d'œil, la France est la seule nation à déployer des chiens de combat. Nous avons donc trois chiens pour compléter le dispositif de protection et d'intervention. Hormis la mission *Baltic Air Policing*, la dernière opération extérieure de la 2<sup>e</sup> escadre de chasse remontait aux missions en Libye en 2012 et au déploiement en Pologne en 2014, dans le cadre des mesures de réassurance. En revanche la 2<sup>e</sup> escadre de chasse participe à de nombreux exercices internationaux d'ampleur afin de maintenir au plus haut le niveau de ses personnels. L'unité revient ainsi tout juste de Finlande où elle a participé à l'exercice ACE (« Arctic Challenge Exercise »). La « 2 » a également participé à « Maple Flag » au Canada et au DACT (« Dissimilar Aircraft Combat Training ») aux Canaries en 2016. »



## La PPS-A en action

Jeudi 9 février 2017, deux bombardiers russes TU 160 Blackjack ont survolé les eaux internationales et se sont approchés des côtes françaises. Alerté par le centre d'opérations de l'Otan Uedem (Allemagne), le commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes de Lyon-Mont Verdun a alors ordonné le décollage de

deux Mirage 2000-5 de la permanence opérationnelle (PO) de Lorient, pour les intercepter et les accompagner. Un Rafale de la PO de Saint-Dizier a ensuite rejoint la formation pour une interception à 13 heures. Descendant en direction de l'Espagne, ce dispositif a suivi les avions russes jusqu'à l'arrivée des chasseurs espagnols F18, qui ont pris le relais.



- 1** E-3F EDCA 00/036 « Berry »
- 4** Mirage 2000-5 EC 1/2 « Cigognes »



# FORCES AÉRIENNES STRATÉGIQUES

LA MISSION DE DISSUASION

**Les forces aériennes stratégiques (FAS) assurent depuis 1964 la permanence opérationnelle de la composante aéroportée de la dissuasion nucléaire française, fondamentale et structurante pour l'Armée de l'Air. Assujettie à un contrat opérationnel fixé par le président de la République, cette mission, ininterrompue depuis 53 ans, permet de garantir en toutes circonstances la liberté d'appréciation, de décision et d'action de la France dans le cadre de ses responsabilités internationales. Elle contribue par son existence à la sécurité de l'Alliance atlantique ainsi qu'à celle de l'Europe.**

## La dissuasion nucléaire: une mission de tous les instants

La dissuasion nucléaire constitue la pierre angulaire du concept de défense de la France. Elle implique des mis-



sions offensives dans la profondeur au travers de raids de longue durée. Cette capacité est primordiale dans l'outil de défense français. Tout en assurant cette posture permanente, les FAS participent à l'ensemble des missions conventionnelles (prévention, protection, inter-

vention). Au titre de leur expérience et des exigences de la mission de dissuasion, les forces aériennes stratégiques sont expertes dans les missions dites «d'entrée en premier». Elles contribuent à illustrer la maturité opérationnelle de l'Armée de l'Air dans un ensemble de ca-

pacités de combat de premier plan. La crédibilité des forces de dissuasion est essentielle et impose, à ce titre, l'excellence.

## L'EC 1/4 «Gascogne», illustration de la polyvalence des FAS

L'escadron de chasse «Gascogne», défilant au-

jourd'hui avec deux de ses Rafale B, est capable d'assurer tous les types de missions aériennes. Son rôle principal consiste à assurer la dissuasion nucléaire, mais il maîtrise aussi la mission de défense aérienne, de reconnaissance ou d'assaut conventionnel. Comme chaque EC Rafale, il a sa spécialité: c'est l'escadron référent pour les missiles de croisière (SCALP et ASMP-A). Au quotidien, ses équipages participent aussi bien à des exercices de montée en puissance nucléaire qu'à la permanence opérationnelle en protection de l'espace aérien français ou à des détachements au profit des opérations *Barkhane* en Afrique et *Chammal* au Levant.



- 1 C 135 FR GRV 2/91 «Bretagne»
- 2 Rafale B EC 1/4 «Gascogne»
- 2 Mirage 2000 N  
EC 2/4 «La Fayette»





### Les experts du ravitaillement en vol

Aucune opération ne peut se concevoir sans l'apport des ravitailleurs du « Bretagne ». C'est l'unité spécialisée dans le ravi-

taillement en vol. Elle accomplit à la fois des missions d'entraînement au quotidien au profit des avions de chasse ou de l'E-3F, des opérations extérieures et des missions de convoyage



d'avions de chasse. L'unité a trois objectifs : garantir l'aptitude des équipages dans le cadre de la dissuasion nucléaire, mission principale du « Bretagne », former le personnel et assurer son maintien en condition opérationnelle. Cette aptitude à se projeter à très longue distance est inscrite dans l'ADN de l'Armée de l'Air. Les C135 FR du groupe de ravitaillement en



- 1 C135 FR GRV 2/91 « Bretagne »
- 2 Rafale B EC1/4 « Gascogne »
- 2 Mirage 2000 N EC2/4 « La Fayette »

vol « Bretagne » participent à la posture permanente de sûreté. Ils ravitaillent l'ensemble des avions de combat français et soutiennent nos alliés étrangers engagés en opérations. Ils sont aussi aptes à effectuer des transports logistiques, des missions de service public et des évacuations sanitaires.

### Les forces aériennes stratégiques à l'heure du « tout Rafale »

Le Rafale B va succéder au Mirage 2000 N au sein de l'escadron de chasse 2/4 « La Fayette ». Au terme de plus d'un quart de siècle de service opérationnel et de 5 366 heures de vol, le Mirage 2000 N n° 353 a pris sa retraite. Cet avion exceptionnel

est désormais exposé sur la base aérienne 113 de Saint-Dizier, à proximité immédiate du bâtiment qui accueillera l'escadron de chasse 2/4 « La Fayette » équipé de son successeur, le Rafale B, à l'été 2018.

La transformation sur Rafale biplace permettra à cet escadron des forces aériennes stratégiques de maintenir son avance technologique.

En septembre 2018, ces chasseurs équiperont l'ensemble de la flotte aérienne de combat des FAS. La conduite du programme Rafale s'appuie sur des développements continus pour adapter l'appareil, par standards successifs, à l'évolution des besoins opérationnels.

# FORCES AÉRIENNES STRATÉGIQUES

LE PHÉNIX SOUS TOUS LES ANGLES

## L'A330 MRTT : un nouvel avion à la pointe de la technique

L'arrivée de l'A330 MRTT (Multi Role Tanker Transport) Phénix fera entrer l'Armée de l'Air dans une nouvelle dimension. Avec ce nouvel atout technologique, les aviateurs écriront bientôt à son bord de nouvelles pages de l'histoire de l'aéronautique militaire.

Aujourd'hui, la structure de la 31<sup>e</sup> escadre aérienne de ravitaillement et de transport stratégique est en pleine évolution. Elle se prépare à l'arrivée de l'Airbus A330 MRTT. Multirôle, le Phénix remplacera progressivement la flotte du groupe de ravitaillement en vol 2/91 « Bretagne » et celle de l'escadron de transport 60 « Estérel ».

Le premier exemplaire atterrira à Istres en octobre 2018. Le Phénix contribuera à l'ensemble des cinq fonctions stratégiques définies dans le Livre Blanc sur la défense et la sécurité nationale (2013). Il assurera les missions de transport de personnel et de fret, de ravitaillement en vol et de relais de renseignement. Il sera un acteur central de la mission de dissuasion aéroportée.

### 2014 : DÉBUT DU PROGRAMME MRTT

Développement du standard 1 sur A330 Enhanced : adaptation au ravitaillement en vol, au transport de passagers et à l'évacuation sanitaire.

### Octobre 2018

Livraison des premiers avions au standard 1.

### 2024 : STANDARD 2

Ajout de nouvelles capacités venant compléter celles du standard 1 (cf. infographie)

### LIAISON LI6

Le MRTT est pleinement intégré dans la bulle liaison I6. Rapidement, une amélioration de la LI6-JRE (*Joint Range Extension*) offrira la capacité de transmettre la situation générale au centre de commandement et de conduite.

### SYSTÈME DE CAMÉRA

Un système évolué de caméras placé sous l'avion vers l'arrière donnera une vision 3D, jour et nuit.

### CONSOLE DE RAVITAILLEMENT

L'opérateur de ravitaillement en vol n'assurera pas sa mission depuis le boom, mais depuis une console dédiée dans la cabine.

### COMMUNICATION PAR SATELLITE

Le système de communication par satellite en IMMARSAT 4 du premier standard se verra adjoindre une capacité de communication haut débit par satellite avec Syracuse IV.

### BOUCLE COURTE RENSEIGNEMENT

Une capacité de retransmission des données du pod reco NG du Rafale vers le commandement sera disponible par le biais de Syracuse IV.

### MEDEVAC

Deux possibilités :  
• Dix modules Morphée pour assurer l'aéromédicalisation de patients lourds ;  
• Kit CM30 (convoyage médical pour 30 blessés) pour des blessés plus légers.

### ADAPTATIONS POUR LA DISSUASION

Les particularités et la sensibilité liées à la mission de dissuasion nucléaire exigent des adaptations spécifiques.



## A330 MRTT PHÉNIX STANDARD 2

(MULTI-ROLE TANKER TRANSPORT)



### AUTOPROTECTION

Mise en place d'une autoprotection de l'aéronef basée sur des leurres.

### PERCHE RIGIDE

La perche placée en point central permet d'assurer les opérations de ravitaillement rigide en point central.

À la livraison

STANDARD 1

À l'horizon 2024

STANDARD 2

- 1 C 135 FR GRV 2/91 « Bretagne »
- 2 Rafale B EC 1/4 « Gascogne »
- 2 Mirage 2000 N EC 2/4 « La Fayette »



# FORMATION ET ENTRAÎNEMENT

L'ÉCOLE DE L'AVIATION DE CHASSE

Les performances du personnel de l'Armée de l'Air reposent également sur leur formation, illustrée ici par l'École de l'Aviation de Chasse (EAC). Dès leurs débuts à l'École de l'Air et tout au long de leur carrière, les pilotes bénéficient d'un entraînement de pointe leur permettant d'atteindre le niveau opérationnel requis. Cela leur assure la réactivité et la permanence inhérentes à leurs missions de protection, de dissuasion et d'intervention.

## LA FORMATION DES FUTURS PILOTES

Pour devenir pilote de chasse, l'aviateur doit suivre un cursus long et exigeant. Son parcours est rythmé par plusieurs étapes.

### 1<sup>re</sup> phase: Salon-de-Provence

C'est la première étape d'une formation de pilote dans l'Armée de l'Air. Sur la base aérienne 701 de Salon-de-Provence, les élèves pilotes suivent la formation générale des officiers de l'air.

### 2<sup>e</sup> phase: Cognac

Le futur pilote de chasse poursuit sa formation sur Grob 120 et TB30 Epsilon.

### 3<sup>e</sup> phase: Tours

Sa progression continue avec la spécialisation sur Alphajet à l'École d'Aviation de Chasse (EAC) de Tours où il obtient son brevet de pilote de chasse.

### 4<sup>e</sup> phase: Cazaux

L'École de Transition Opérationnelle (ETO) forme les pilotes aux notions de combat aérien. Le pilote de chasse est ensuite orienté sur Rafale ou sur Mirage 2000. Après une phase de transformation, il sera affecté au sein d'une unité navigante.

## Le programme FOMEDEC

Le programme FOMEDEC (Formation modernisée et entraînement différencié des équipages de chasse) est le nouveau standard de formation des pilotes de chasse. Il poursuit deux objectifs. D'une part, rationaliser la formation des pilotes de chasse sur un système d'arme plus proche des standards actuels. D'autre part, permettre l'entraînement sur avion de formation en complément d'une activité sur avion d'armes pour la préparation des pilotes ayant vocation à renforcer et à soutenir

les unités opérationnelles quand celles-ci sont engagées. Il s'agit de mettre en service un outil de formation et d'entraînement qui permette le maintien des aptitudes des pilotes de chasse et s'impose dans la construction du format de l'aviation de combat de demain.



4 Alphajet  
École de l'Aviation de Chasse

## L'ÉCOLE DE L'AVIATION DE CHASSE EN CHIFFRES

EN 2017	<b>22</b> Élèves pilotes français	<b>10</b> Élèves pilotes koweïtis
	<b>8</b> Élèves NOSA* français	<b>2</b> Élèves NOSA singapouriens

SONT FORMÉS PAR

**30**  
Moniteurs

### Le PC21 Pilatus:

#### Nouvel aéronef de formation

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.



1<sup>re</sup> phase

Salon-de-Provence

2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> phases

seront mutualisées à Cognac sur PC21

4<sup>e</sup> phase

Cazaux

## T É M O I G N A G E

### LTN XAVIER, PILOTE EN FORMATION À L'ÉCOLE DE L'AVIATION DE CHASSE



« Actuellement à l'École de l'Aviation de Chasse à Tours, je fais mes premiers pas aux commandes de l'Alphajet, l'avion de formation des

pilotes de chasse de l'Armée de l'Air. Avant cela j'ai dû suivre les autres étapes de la formation, qu'elles soient plutôt théoriques ou pratiques. J'ai choisi d'intégrer l'École de l'Air de Salon de Provence après mes classes préparatoires scientifiques parce qu'elle me paraissait être la voie assurant la formation académique et militaire la plus complète. C'est après trois années que j'ai enfin pu approcher les avions qui fondaient mes ambitions depuis longtemps. Les phases de vol de Salon et Cognac m'ont progressivement permis d'atteindre le niveau exigé pour prendre en main un avion à réaction. Car c'est l'objectif de l'École de Chasse : développer chez les élèves

pilotes une grande dextérité de pilotage ainsi qu'une maîtrise de l'environnement aérien dans lequel nous évoluons et le sens de la gestion de mission (prise de décision, optimisation de trajectoire, gestion de situations de pannes). Cela se fait au travers de missions de voltige, de navigation basse altitude et de vols en formations. C'est après environ 90 heures de vol sur Alphajet que la réussite de cette étape est récompensée par l'obtention du brevet de pilote, prérequis pour l'accès à la transformation opérationnelle de Cazaux. J'aborderai alors les premiers aspects tactiques du pilotage militaire et les premières approches pour la conduite d'armement. Le Rafale ou le Mirage 2000 sont donc encore loin et nombreuses les étapes à franchir. Mais ma motivation et mes aspirations restent les mêmes qu'au premier jour. Elles sont plus grandes encore du fait que je pourrai bientôt servir sous le drapeau français aux commandes d'avions de chasse. »



## PROJECTION DE FORCES

L'A400M ATLAS, AVION DE TRANSPORT NOUVELLE GÉNÉRATION

**Éléments indispensables au succès des opérations, les avions de transport sont des acteurs essentiels de la projection de forces. Cette capacité socle de l'Armée de l'Air est représentée par deux Airbus A400M Atlas. Nouveau fer de lance du transport aérien français, synonyme d'innovation technologique, l'A400M dispose d'un rayon d'action, d'une charge offerte et d'une vitesse de croisière supérieurs à ceux des avions des générations antérieures.**

### L'Airbus A400M Atlas

L'A400M Atlas est l'avion de transport tactique à élongation stratégique de nouvelle génération de l'Armée de l'Air. Stationné sur la base aérienne 123 d'Orléans-Bricy et intégré à la 61<sup>e</sup> escadre de transport, il pré-

sente des capacités d'emport et un rayon d'action bien supérieurs à ceux des C160 Transall et C130 Hercules qu'il est amené à remplacer.

Depuis deux ans, l'A400M réalise régulièrement des opérations de ravitaillement logistique sur les théâtres d'opérations au Sahel et au Moyen-Orient, prenant ainsi part aux opérations *Barkhane* et *Chammal*.

Aujourd'hui, l'Armée de l'Air dispose d'une flotte de onze A400M. Fin 2019, elle devrait en compter quinze au standard offrant l'intégralité des capacités tactiques attendues.

L'Armée de l'Air a pour objectif final de disposer de cinquante A400M, atouts essentiels à la projection des forces armées françaises à travers le monde.

Réalité augmentée



### L'«Advanced Tactical Leadership Course»

Pour la première fois, un A400M a participé en octobre dernier à l'«Advanced Tactical Leadership Course» (stage avancé de commandement de missions tactiques).

Organisé par l'Air Warfare Center, ce cours vise à former des pilotes de chasse et de transport à la qualification de *mission commander* (MC), chef de missions complexes. Cette année, les Français y ont

déployé des moyens importants et variés : quatre Rafale, un Casa, un E-3F et, pour la première fois, un A400M Atlas.

Pendant quinze jours, l'A400M s'est intégré à un dispositif complexe d'aéronefs différents, réalisant des missions à objectifs multiples. Cela a permis la poursuite des expérimentations sur l'avion de transport, l'Armée de l'Air visant une pleine capacité opérationnelle à l'horizon 2018.



2 A400M Atlas

Centre d'instruction des équipages de transport

## T É M O I G N A G E

### LCL BENOIT, COMMANDANT DE L'ESCADRON DE TRANSPORT I/61 «TOURAINÉ» OPÉRANT SUR A400M.



« L'A400M crée résolument une rupture dans le transport aérien militaire par rapport aux avions historiques. Le C130 Hercules et le Transall ont fait leurs preuves et soutenu les opérations pendant plusieurs dizaines d'années mais les besoins actuels évoluent. Par sa vitesse, sa capacité d'emport et ses possibilités d'évolution et de développement, l'A400M Atlas est l'avion de transport militaire du XXI<sup>e</sup> siècle. Les véhicules des armées sont plus gros et plus lourds parce que plus puissants, plus équipés et plus blindés pour faire face aux menaces et aux combats modernes. L'A400M peut les emporter et les poser sur n'importe quelle piste, revêtue ou non. La vitesse de l'A400M est un atout également : les conflits actuels se déroulent sur des champs de bataille loin de l'Europe, extrêmement vastes.

Avec d'une part un format des armées plus restreint aujourd'hui et une obligation de réaction extrêmement rapide, l'A400M répond au tempo des opérations et de l'actualité. L'Armée de l'Air a une grande expérience pour entrer en premier sur un nouveau théâtre d'opération. Pour cela, il faut être prêt à mettre en œuvre de nombreux modes d'action comme le largage de matériel et de parachutistes ou l'atterrissage sur une piste non revêtue. Les perspectives d'évolution de l'avion semblent nombreuses mais d'ici là, il nous reste à réceptionner les capacités opérationnelles des avions et à former les équipages. L'appréhension complète de la liaison I6, du vol basse altitude de nuit sous JVN pour poser sur un terrain non revêtu des chargements comme on n'a jamais imaginé les amener jusqu'ici va déjà bouleverser en profondeur le métier de transporteur militaire. L'avion va évoluer mais c'est déjà le transport aérien militaire qui est révolutionné par l'A400M. »

## L'A400M EN ACTION

FER DE LANCE DU SOUTIEN LOGISTIQUE

**L'A400M a assuré le soutien logistique de la tournée de la Patrouille de France aux États-Unis. Environ 25 tonnes de matériel et une soixantaine de passagers ont été transportés durant les 24 étapes de la tournée. Cette mission outre-Atlantique constituait un réel défi technique et logistique. Elle est le reflet de la capacité de projection d'une unité de l'Armée de l'Air hors métropole, dans la mesure où elle s'apparente au déploiement d'un escadron de combat en opération extérieure.**

### L'A400M en tournée

Le 17 mars, un A400M de l'escadron de transport «Touraine» s'envole pour les États-Unis aux côtés de la Patrouille de France. Assurant le soutien logistique de la tournée, il emporte à son bord une soixantaine de passagers et plus de vingt tonnes de fret, dont le matériel indispensable à la maintenance des Alphajet. Durant les 24 étapes de la tournée, il a été le soutien indispensable au bon déroulement de la mission.



Habituellement acteur de l'ombre, l'A400M a eu droit à ses moments de gloire durant la tournée. Il y a effectué son tout premier vol de présentation devant les yeux d'un public ébahi au meeting aérien de Melbourne, a survolé la statue de la liberté à New York, ou encore le Golden Gate Bridge de San Francisco, aux côtés de la PAF.

### L'A400M

dans «Atlantic Trident»

Un deuxième A400M a également été mobilisé pour le transport logistique nécessaire à l'édition 2017 de l'exercice «Atlantic Trident». Au départ de la base aérienne d'Orléans, le transporteur a acheminé une soixantaine de participants et plusieurs tonnes de matériel jusqu'à la base de Langley (Virginie).

Au total, 70 tonnes de fret devaient traverser l'Atlantique. En raison de la distance, un lot technique important était indispensable pour permettre le dépannage sur place des six Rafale participant à l'exercice. L'objectif était d'assurer une disponibilité maximale aux avions, pour que les aviateurs bénéficient pleinement de l'entraînement.

### L'A400M EN CHIFFRES

(2016 - premier semestre 2017)

**3 650** heures de vol

**125** Missions au profit des théâtres d'opérations

**8 800** passagers embarqués

**3 550** Tonnes de fret transportées

### L'A400M : l'innovation technologique au cœur du transport

Avion de transport tactique doté d'une allonge stratégique, l'A400M Atlas est conçu pour transporter jusqu'à 37 tonnes de matériel et réaliser l'ensemble des missions du transport aérien militaire, notamment les liaisons inter et intrathéâtre, les posés d'assaut sur terrains sommaires, l'aérolargage de per-



sonnel et de matériel, y compris à très grande hauteur, le ravitaillement en vol ou les évacuations sanitaires.

Grâce à ses capacités, l'A400M améliore l'efficacité de la chaîne logistique à destination des unités situées à plusieurs milliers de kilomètres de la métropole.

Avec une soute de quatre mètres de large pour un volume de 340 m<sup>3</sup>, l'A400M est en



2 A400M Atlas

Centre d'instruction des équipages de transport

mesure d'emporter une charge quatre fois supérieure à celle du C160 Transall en deux fois moins de temps. Le 5 avril dernier, un A400M de l'Armée de l'Air a, pour la première fois, réalisé un vol en emportant à son bord un véhicule blindé de combat de l'infanterie (VBCI) depuis la base aérienne 123 d'Orléans-Bricy. Il démultiplie ainsi les capacités d'intervention de la France à partir de ses bases en métropole.

### Le soutien logistique aux opérations extérieures

Mali, Tchad, Qatar... Pour le soutien logistique aux opérations extérieures, l'A400M est sur tous les fronts. Régulièrement, l'avion de transport réalise des tournées logistiques de ravitaillement sur les théâtres où des éléments français sont déployés. Personnels à projeter, matériel technique ou médical, équipements aéronautiques, voire même véhicule blindé de combat d'infanterie, les capacités d'emport de l'A400M permettent de subvenir aux besoins des théâtres d'opérations.

# PROJECTION DE FORCES

LES FIDÈLES TRANSALL ET CASA

**Indispensables au succès des opérations, les avions de transport sont des acteurs essentiels de la projection de forces. La capacité de mobilité est le poumon des opérations interarmées, auxquelles elle donne le rythme, l'allonge, et l'agilité. Ce bloc met à l'honneur deux de ses plus fidèles serviteurs : le C160 Transall et le Casa. L'arrivée du C130J et la mise en service opérationnelle de l'A400M apporteront une réelle plus-value à cette composante très largement sollicitée.**

## Le C160 Transall, doyen du transport français

Le C160 Transall est le plus ancien avion de transport de l'Armée de l'Air. Emblématique chez les transporteurs, le C160 n'a plus que quelques années d'engagement à vivre avant une retraite bien méritée.

Alors qu'une nouvelle génération d'avions de trans-

port a émergé, il sillonne encore le globe et participe aux opérations. En 2023, il aura définitivement pris sa retraite, au profit de l'A400M Atlas. Rustique et fiable, ce spécialiste des missions tactiques peut se poser sur n'importe quel terrain, particularité qui en fait encore un élément fondamental dans le monde du transport.

## L'aérolargage par le Casa

Cette technique de largage par les airs consiste pour le pilote à relever le nez de son avion afin d'entraîner les charges transportées vers la sortie de la soute. Freinées par plusieurs voiles, elles réalisent alors une sorte de « saut en parachute » jusqu'à leur atterrissage dans la zone visée par l'équipage en vol. Si cette

technique d'acheminement était dévolue aux C160 Transall et C130 Hercules, la première livraison réalisée par les Casa en octobre 2016 a ouvert la voie à une nouvelle répartition dans l'emploi des avions de transport tactique pour ce type de mission. Afin de pouvoir répondre aux futures sollicitations sur les théâtres d'opérations, les équipages Casa ont effectué une campagne d'aérolargages par gravité sur la base aérienne 105 « Commandant Viot » d'Évreux, du 5 au 7 décembre 2016. Trois jours d'activité intense pendant lesquels de nombreuses charges sont tombées du ciel avec, à la clé, la qualification de la majorité des équipages Casa.

## Des escadrons engagés en opérations extérieures

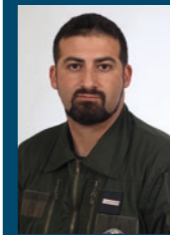
Avec trois Casa déployés au profit de l'opération *Barkhane*, les escadrons de transport 1/62 « Vercors » et 3/62 « Ventoux » effectuent aussi bien des missions de transport de fret et de militaires que des évacuations sanitaires (en configuration Casa Nurse). Depuis l'hiver dernier, ils sont donc aussi capables de répondre aux demandes de missions de largage par gravité. Depuis plusieurs années, les équipages Casa ne cessent d'acquiescer de nouvelles qualifications. Une montée en puissance qui coïncide avec la déflation des C160 Transall, et qui n'est pas près de s'arrêter.



- 1 C160 Transall  
ET 1/64 « Béarn »
- 2 CN235 CASA  
ET 1/62 « Vercors »  
ET 3/62 « Ventoux »

## T É M O I G N A G E

### PORTAIT DE L'ADJ GRÉGORY, MÉCANICIEN D'ÉQUIPAGE SOUTE INSTRUCTEUR ET ADJOINT À L'OFFICIER TECHNICO-OPÉRATIONNEL À L'ESCADRON DE TRANSPORT 3/62 « VENTOUX »



« L'instruction consiste à préparer les nouveaux mécaniciens d'équipage à devenir opérationnels et autonomes sur Casa CN 235. Je réalise des missions opérationnelles avec les élèves de l'unité afin qu'ils se préparent à leurs futures fonctions en toute sécurité. Ils doivent être capables de réaliser les visites avant vol de l'aéronef, la préparation de la soute de l'avion et la réalisation de la mission : transport de passagers, de fret, de palettes, évacuation sanitaire, largage de parachutistes ou de matériels, transport de matériels roulants et de véhicules, posés d'assaut de personnels en armes, mission de recherche et de sauvetage, assurer la sécurité des passagers, etc. J'ai rejoint le « Ventoux » en mars 2008 à l'issue de ma formation initiale de mécanicien d'équipage. Je l'ai quitté de 2012 à 2015 à la faveur d'une mutation outre-mer. Depuis 2015 j'ai réalisé plusieurs missions de courtes durées en France et en Europe : transport, convoi d'aéronef, largages de matériels et parachutistes, etc. J'ai récemment été déployé au Tchad, à N'Djamena, dans le cadre de l'opération *Barkhane* sur une période de deux mois. Le Casa CN 235 y est employé comme avion médicalisé afin d'apporter un soutien aéro-sanitaire aux forces déployées ainsi qu'aux populations civiles de l'État hôte. Il réalise également des missions de transport de personnes et de fret pour ravitailler les avant-postes de nos forces et procéder aux relèves des personnels. »

## ENSEMBLE — EUROPE DE LA DÉFENSE ET TRANSPORT AÉRIEN MILITAIRE : L'EATC ET LE MCCF

S'il est un domaine dans lequel l'Europe de la Défense est active, c'est bien celui du transport aérien militaire. La richesse des échanges, de la coopération et de la mutualisation des moyens ne cesse de croître depuis une décennie. Plusieurs réalisations en sont la preuve, à commencer par la création emblématique en 2010 de l'EATC (European Air Transport Command - commandement européen du transport aérien) qui

réunit aujourd'hui sept pays. Depuis 2015, la coopération franco-allemande est également en plein essor autour de l'A400M Atlas, avec notamment la formation mutualisée des équipages et des mécaniciens. Autre illustration, le centre européen de coordination des mouvements (Movement Coordination Centre Europe - MCCF) œuvre à l'optimisation de la coordination des moyens de transport européens mis en

œuvre par 28 nations. Dirigée par un aviateur français, cette unité a fêté ses dix ans d'existence en mai 2017. Animés par un esprit coopératif et progressiste, ses membres s'engagent à mutualiser leurs moyens de transport pour être plus performants et efficaces ensemble. Quel que soit le moyen d'acheminement, l'objectif est de trouver la solution la plus adaptée aux besoins des nations membres.

**Le quotidien de l'ET 60 s'organise autour de deux missions : le transport d'autorités civiles ou militaires et les évacuations aéromédicales (AeroMedEvac). Ces deux raisons d'être de l'escadron revêtent une importance capitale, tant pour permettre aux membres du gouvernement d'exercer leurs fonctions d'une manière optimale que pour rapatrier des blessés en opérations, et ainsi sauver des vies.**

#### Une unité qui ne dort jamais

D'alerte 24 heures/24 et 7J/7, les pilotes, personnels de cabine, logisticiens ou agents de restauration de l'escadron de transport (ET) 60 se relaient tous les jours pour former un noyau de permanence. Une trentaine d'entre eux est toujours prête à intervenir dans l'heure, pendant qu'un deuxième échelon de permanence est en attente et prend le relais si l'équipage d'alerte décolle. Ce régime est particulièrement adapté aux AeroMedevac. L'escadron effectue une évacuation par semaine en moyenne, tous théâtres d'opérations confondus. Véritables ambulances volantes, les Falcon peuvent emporter jusqu'à deux patients

qu'ils peuvent rapatrier vers un hôpital métropolitain en moins de 24 heures, augmentant les chances de survie des blessés. Cette gestion critique du temps est également essentielle lors des missions de transport d'autorités, pour lesquelles le moindre retard a un impact direct sur le protocole.

#### À chaque mission son aéronef

A330, Falcon 7X, Falcon 2000, Falcon 900, Super Puma, l'escadron de transport 60 peut, grâce à une flotte diversifiée, répondre aux nombreuses missions qui lui sont attribuées. Capables de se transformer de bureau volant en



salle d'urgence médicale, tous ont leurs missions de prédilection, chacun ayant ses atouts propres.

#### Au cœur de la flotte : Le Falcon 2000

Même s'il continue à être utilisé pour du transport d'autorités, le Falcon 2000 reste majoritairement dédié aux évacuations aéromédicales. Sa cabine modulable permet un démontage-remontage rapide, idéal pour installer les kits médicaux. L'escadron dispose en permanence d'un appareil en alerte à trois heures équipé des modules d'évacuation sanitaire. Ce laps de temps permet la préparation du vol et la mise en place des équipes médicales composées d'un médecin, d'un infirmier convoyeur de l'air et d'un réanimateur. Ces équipes tiennent une permanence 24 heures/24 afin de répondre aux urgences. La mission d'évacuation médicale représente une part essentielle de l'activité de l'unité. L'équipe qui effectue la mission d'évacuation médicale doit faire preuve d'une grande faculté d'adaptation en fonction du degré de priorité du blessé à évacuer, a fortiori lorsque son pronostic vital est engagé.



## T É M O I G N A G E

### L'ADJUDANT YANNICK INFIRMIER CONVOYEUR DE L'ARMÉE DE L'AIR



Après avoir obtenu son diplôme d'infirmier en 2007, l'ADJ Yannick a décidé de s'engager en tant qu'infirmier militaire. À la fin de son école initiale de sous-officier, il est affecté à l'hôpital d'instruction des armées Percy, où il découvre la spécialité d'infirmier convoyeur de l'Armée de l'Air. En 2012,

il présente sa candidature pour intégrer cette spécialité très particulière dont la mission principale est l'évacuation aérienne médicalisée (MEDEVAC). Ayant été sélectionné, il concrétise son projet professionnel et militaire en étant affecté à l'escadrille aérosanitaire 6/560 « Étampes », basée sur la BA 107 de Villacoublay. Interview :

#### La mission d'évacuation aéromédicale suppose une réactivité immédiate. Comment vous y préparez-vous quotidiennement ?

« Cela nécessite une connaissance actualisée de son métier d'infirmier, des vecteurs aériens et le maintien physique. Cette veille professionnelle et technique est indispensable pour la réalisation de nos missions d'évacuations aériennes médicalisées au profit de nos blessés militaires. Au quotidien, cela nécessite une grande disponibilité et réactivité, de jour comme de nuit, lors de nos mises en alerte Medevac. Cette capacité à pouvoir réagir rapidement et prodiguer des soins de haute qualité en vol est la garantie d'un retour rapide et dans les meilleures conditions qu'offre l'Armée de l'Air à tous nos militaires déployés. »

#### Combien de missions d'évacuations aéromédicales avez-vous réalisées, et sur combien de théâtres d'opérations différents ?

« Depuis mon arrivée à l'escadrille en 2013, avec près de 1 400 heures de vol, j'ai pu effectuer plus de 300 missions d'évacuations aériennes médicalisées, autant sur avions « blancs » (Airbus, Falcon) que sur avions « verts » (Transall, Casa). Notre spécialité d'infirmier convoyeur nous amène à pouvoir être projeté sur tout théâtre d'opérations extérieures, mais aussi en tout lieu, pour l'accompagnement et la prise en charge de nos militaires blessés ou malades. J'ai aussi pu servir plus de cinq fois en opex [N.D.L.R. : opération extérieure] durant l'opération *Épervier* (Tchad), *Sangaris* (République centrafricaine), *Serval* (Mali), mais aussi *Barkhane* en détachement Casa Nurse. »

#### En quatre mots, comment qualifieriez-vous les qualités nécessaires à la réalisation de vos missions d'infirmier convoyeur de l'Armée de l'Air ?

« Si je devais résumer ma réponse en quatre mots, je dirais : engagement, dynamisme, excellence et humanité. »

## FORMATION ET ENTRAÎNEMENT

L'ÉCOLE DE L'AVIATION DE TRANSPORT

**L'École de l'Aviation de Transport (EAT) forme les pilotes de transport de l'Armée de l'Air, de l'aéronautique navale, de la composante aérienne belge, des élèves pilotes luxembourgeois et des élèves de certains pays d'Afrique francophone. Implantée sur la base aérienne 702 d'Avord, elle assure aux personnels de l'Armée de l'Air une formation, puis un entraînement poursuivi tout au long de leur carrière, qui leur permet de répondre aux exigences opérationnelles.**

### **L'École de l'Aviation de Transport (EAT) « Capitaine Jean Dartigues »**

L'École de l'Aviation de Transport « Capitaine Jean Dartigues » s'inscrit dans une longue histoire de pédagogie du pilotage qui a commencé il y a plus d'un siècle, en 1912, sur

le camp d'Avord. École d'observation puis de bombardement, elle devient l'école de formation des pilotes de transport de l'Armée de l'Air après la Seconde Guerre mondiale. L'EAT forme des pilotes de transport militaire au profit de l'Armée de l'Air,

de la Marine ainsi que des pilotes étrangers. Elle assure également la formation de ses propres moniteurs, propose des stages IFR (instrument flight rules) et participe à la formation des moniteurs simulateurs de l'Armée de l'Air.

### **Le Xingu EMB 121, avion de formation des pilotes de transport**

Le Xingu est un petit bimoteur de fabrication brésilienne. Parmi ses missions, il compte la formation des pilotes « multimoteur » dans le respect des normes de la réglementation civile. Conçu pour les missions école, il offre un cockpit équipé d'une double commande et d'une instrumentation complète et bien adaptée au vol.



# FORMATION ET ENTRAÎNEMENT

L'ÉCOLE DE L'AVIATION DE TRANSPORT

## L'ÉCOLE DE L'AVIATION DE TRANSPORT EN CHIFFRES – PROMOTION 2017

**51** élèves pilotes formés par **36** instructeurs

répartis entre

**11** de la Marine nationale

**30** de l'Armée de l'Air

**8** étrangers

**2** de la DGA

**1** Malien

**2** Camerounais

**3** Koweïtis

**1** Sénégalais

**1** Malgache

Les élèves pilotes de l'Armée de l'Air se sont ensuite orientés sur les différents aéronefs de transport :

**1** C160

**2** C130

**1** Falcon

**9** CN235

**4** A340

**7** A400M

**6** C135 FR

### Les étapes de la formation

Après la première phase d'initiation commune à tous les élèves pilotes à Salon-de-Provence, puis l'orientation transport à Cognac, où l'enseignement continue sur Grob 120, la formation se poursuit à Avord pour la spécialisation des futurs pilotes de transport militaire. Chaque élève effectuera environ 115 heures de vol sur Xingu et 90 heures de simulateur au cours de sa formation, sur une période d'environ 44 semaines.

**1<sup>re</sup> phase : Salon-de-Provence**

Initiation

**2<sup>e</sup> phase : Cognac**

Orientation transport sur Grob 120

**3<sup>e</sup> phase : Avord**

Spécialisation transport sur Xingu EMB121

**4<sup>e</sup> phase :**

Transformation

### Le Macaronnage

Le « Macaronnage » correspond à la fin de la phase d'instruction des élèves pilotes. En présence de leur famille, du personnel de la base aérienne, des cadres et instructeurs de l'École de l'Aviation de Transport, les élèves pilotes

de transport reçoivent leur insigne de spécialité des mains de leur parrain. À l'issue de cet événement solennel, les jeunes brevetés rejoignent leurs unités respectives, arborant fièrement leurs ailes sur la poitrine.



Le capitaine Georges Guynemer, As dont le centenaire de la mort est célébré cette année, fut breveté en mai 1915 à Avord.

## T É M O I G N A G E

### LIEUTENANT HÉLÈNE, ÉLÈVE PILOTE À L'ÉCOLE DE L'AVIATION DE TRANSPORT D'AVORD



Après les phases d'initiation et d'orientation communes à tous les élèves pilotes, le lieutenant Hélène, a rejoint l'École de l'Aviation de Transport sur la base aérienne 702 d'Avord pour sa spécialisation. Elle y apprend à appréhender le travail en équipage sur un avion bimoteur. Durant cette spécialisation, elle réalise par exemple des vols aux instruments ou IFR (*Instrument*

*Flight Rules*). Ce type de vol permet de piloter avec la seule aide des instruments de l'avion et du guidage du contrôle aérien, sans information visuelle extérieure. Cela permet notamment de pouvoir voler même quand les conditions de visibilité sont mauvaises, en cas de mauvais temps ou dans les nuages. On parle alors de conditions IMC (*Instrument Meteorological Conditions*), par opposition au vol VFR (*Visual Flight Rules*) en conditions VMC (*Visual Meteorological Conditions*). Suite à l'obtention de son brevet, elle sera affectée sur une base pour commencer la dernière phase de sa formation : la transformation. Cette phase lui permettra de passer les qualifications sur son futur avion de transport.



# LE DÉFILÉ À PIED

LES UNITÉS DE L'ARMÉE DE L'AIR AU SOL

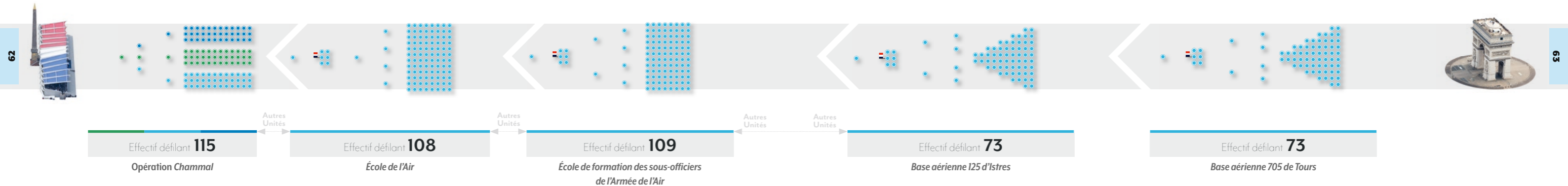
# LE DÉFILÉ À PIED

LES UNITÉS DE L'ARMÉE DE L'AIR AU SOL

Armée de l'Air

Marine

Armée de Terre







**Lancée en 2014, l'opération *Chammal* illustre la complémentarité entre défense de l'avant et protection du territoire national. Elle vise un double objectif : affaiblir Daech le plus significativement possible et prévenir ainsi des attentats sur le territoire national. L'engagement ininterrompu de l'Armée de l'Air est payant : la situation au sol est marquée par un net recul du groupe terroriste, contraint d'adopter une posture défensive.**

### Présentation de l'opération

Lancée le 19 septembre 2014, l'opération *Chammal* représente la participation française à l'opération *Inherent Resolve* (OIR) et mobilise aujourd'hui près de 1200 militaires au Levant.

Elle participe directement à la lutte contre Daech, au sein d'une coalition internationale placée sous l'égide des États-Unis, à la demande du gouvernement irakien et en coordination avec les alliés de la France présents dans la région. L'Armée de l'Air intervient en Syrie depuis le 8 septembre 2015.



Une soixantaine de pays met en place une coalition destinée à :

- arrêter la progression de Daech ;
- affaiblir le groupe terroriste en détruisant ses capacités militaires et en désorganisant ses flux logistiques ;
- appuyer la reconquête des territoires et rétablir la sécurité dans la région ;
- protéger nos intérêts à l'étranger, face à la menace terroriste.

L'opération *Chammal* repose sur deux piliers complémentaires :

- Un pilier « appui » destiné à soutenir les troupes engagées au sol contre Daech et à frapper les capacités militaires de Daech, y compris en profondeur ;
- Un pilier « formation » au profit des forces de sécurité nationales irakiennes.

### Un engagement exceptionnel

Depuis le 19 septembre 2014, l'Armée de l'Air a réalisé plus de 4 000 sorties aériennes, dont plus de 200 missions de ravitaillement assurées par les C135 FR, soit un total de plus de 11 500 heures de vol depuis le Moyen-Orient et 5 000 heures de vol depuis les Émirats arabes unis. Avec plus de 1 000 frappes et la destruction de plus de 1 800 objectifs, l'Armée de l'Air joue un rôle majeur au Levant, notamment dans des batailles emblématiques (Falloudja, Ramadi, et bien sûr Mossoul). L'opération *Chammal* représente aujourd'hui près de 20 % de l'activité aérienne de l'aviation de chasse de l'Armée de l'Air.

### La base aérienne projetée (BAP) en Jordanie

La base aérienne projetée est un véritable système de combat, armé par 400 aviateurs engagés sans relâche.

Pour apporter le matériel et transporter les militaires, l'Armée de l'Air s'appuie sur ses avions de transport tactique, notamment sur l'A400M Atlas, dernier arrivé dans les forces. À un rythme quasi

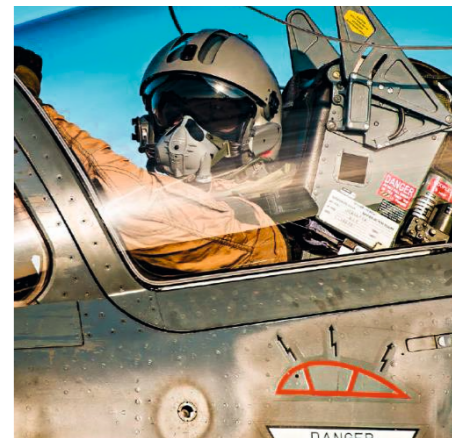
hebdomadaire, le nouvel avion de transport de l'Armée de l'Air vient se poser sur la base aérienne projetée. Depuis le début de l'opération *Chammal*, plus de 8 000 passagers et plus de 7 000 tonnes de fret ont été acheminés en Jordanie (situation au 31 décembre 2016), dont 2 000 tonnes de fret par voie aérienne militaire. Grâce à ces mouvements, la base aérienne projetée parvient à être opérationnelle de manière ininterrompue depuis plus de deux ans. Le détachement de chasse parvient à offrir un taux de disponibilité qui avoisine les 100 %.

### Du Mirage 2000 au Rafale

Fin août 2016, le remaniement des moyens chasse a été mis en œuvre avec l'arrivée de six Rafale en Jordanie, suivis de deux autres au début de l'année 2017. Quatorze Rafale opèrent dès lors contre l'organisation terroriste Daech. Appuyés par les six Rafale stationnés sur la base aérienne 104 d'Al Dhafra (Émirats arabes unis), ils réalisent des frappes planifiées dans la profondeur, permettant d'affaiblir durablement les groupes terroristes. Les équipages Rafale mènent également des missions d'appui aux



Opération *Chammal*  
Effectif défilant : 115





**L'École de l'Air est une école de commandement qui dispense à tous les futurs officiers de l'Armée de l'Air une formation militaire et académique de haut niveau, en prise directe avec le milieu opérationnel. Créée en 1935, elle célèbre cette année les 80 ans de son déménagement à Salon-de-Provence. Fortement impliquée dans les actions de tutorat, l'École de l'Air valorise une approche de la formation des élèves-officiers par l'engagement.**

### Présentation de l'école

Créée en 1935 à Versailles, l'École de l'Air rejoint Salon-de-Provence en 1937. Elle connaît ensuite plusieurs évolutions, dont la création en 1973 du cours spécial de l'École de l'Air, puis du cours spécial de formation des officiers qui voit le jour en 1994. Depuis 2007, elle assure la formation de tous les officiers de l'Armée de l'Air.

Aujourd'hui, elle poursuit son adaptation aux défis du XXI<sup>e</sup> siècle, à travers notamment le dévelop-



pement de centres d'excellence spécialisés (drones, cyb'air) et l'utilisation des nouvelles technologies.

### L'École de l'Air s'engage pour la jeunesse

Depuis plusieurs années, l'École de l'Air développe des actions de tutorat afin de valoriser les compétences de la jeunesse et de créer un lien fort entre celle-ci et la défense. Elle prend par exemple

part au Plan égalité des chances: sur une période de trois ans, des jeunes lycéens sont parrainés par des élèves officiers qui les aident à imaginer leur avenir citoyen dans la nation. Les élèves officiers de l'école interviennent également en qualité de formateurs dans les établissements à proximité de la base aérienne, enseignant aux lycéens inscrits les connaissances nécessaires à ceux qui souhaitent passer le Brevet d'initiation aéronautique.

L'École de l'Air participe également à la formation des réservistes (formation militaire initiale et formation militaire élémentaire), permettant ainsi aux jeunes hommes et femmes volontaires issus de la société civile de servir dans la réserve opérationnelle de l'Armée de l'Air.

### Le tutorat de l'École de l'Air aux États-Unis pour les cent ans de leur entrée en guerre

Grâce au Plan Égalité des chances, deux lycéens participant au tutorat et encadrés par un élève de l'École de l'Air se sont rendus sur la base aérienne de Maxwell Montgomery (Alabama) au début du mois d'avril pour la célébration du centenaire de

l'entrée en guerre des États-Unis. Ils ont ainsi pu assister au meeting aérien mettant à l'honneur l'amitié historique qui unit les deux pays. À cette occasion, ils ont eu l'immense privilège et la fierté de rencontrer et d'échanger quelques mots avec le général d'armée aérienne André Lanata, chef d'état-major de l'Armée de l'Air (CEMAA). Cette cérémonie, remplie d'émotions et marquée par le passage de la Patrouille de France, leur a permis de vivre une expérience enrichissante et inoubliable.



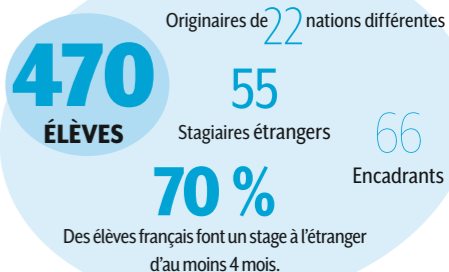
### ASPIRANT MATHILDE

« Dans le cadre de la formation à l'École de l'Air, nous avons la possibilité de réaliser un stage à l'étranger et j'ai eu la chance d'être choisie pour l'échange américain en 2017. Ce stage de 5 mois aux États-Unis (de juillet à décembre 2017) s'effectue au sein de l'USAFA (*Us Air Force Academy*) à Colorado Springs. Cette école est l'équivalent de l'École de l'Air en France, elle forme les futurs officiers aviateurs de l'USAF. Plusieurs échanges sont proposés dans notre cursus de formation mais l'échange aux États-Unis est de loin celui qui me plaisait le plus. Je suis vraiment curieuse de voir l'état d'esprit

et le fonctionnement d'une des armées les plus puissantes au monde. De plus, j'ai eu l'occasion de voyager à deux reprises là-bas et j'aimerais découvrir un peu plus ce pays dont j'ai adoré la culture. Le but premier pour moi est d'améliorer la langue anglaise. En tant que futur officier contrôleur aérien, savoir parler anglais est une obligation. Je sais que cette expérience, au-delà de l'apprentissage de la langue, sera riche d'enseignements et de rencontres avec la hiérarchie et les élèves stagiaires. La France répondant aux normes OTAN, ce sera également d'une utilité immédiate pour mon futur métier. J'ai du mal à réaliser que je pars dans un peu plus d'un mois. Je suis partagée entre l'excitation et l'appréhension de ce que je vais vivre. En intégrant l'Armée de l'Air, je souhaitais apprendre un métier hors du commun qui me permettrait de voyager. Cet échange représente bien cette motivation. »



### L'ÉCOLE DE L'AIR EN CHIFFRES (PROMOTION 2016)



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

ASSURER LA FORMATION MILITAIRE ET TECHNIQUE DE TOUS LES SOUS-OFFICIERS DE L'ARMÉE DE L'AIR



**L'École de formation des sous-officiers de l'Armée de l'Air assure la formation militaire de tous les sous-officiers de l'Armée de l'Air. Pilier de l'engagement opérationnel et de la formation, l'EFSOAA forme 9200 élèves et stagiaires par an, dont 6 450 en formations techniques, soit l'ensemble des mécaniciens aéronautiques de toutes les armées, et 2750 en formation militaire. 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.**

## S'armer pour le futur

La devise de l'école reflète bien ses valeurs. L'EFSOAA est le pôle unique de formation à la maintenance aéronautique du ministère des armées ; elle dispense une formation d'excellence à tous ses stagiaires. Elle forme ainsi l'ensemble des mécaniciens de spécialités aéronautiques de l'Armée de l'Air, de l'aéronavale, de l'aviation légère



de l'Armée de Terre et de la Gendarmerie nationale, ainsi que certains personnels civils du ministère des armées. Sa démarche pédagogique novatrice offre à ses partenaires comme à ses élèves la possibilité de profiter d'une structure proche de celle d'un escadron opérationnel qui rend concret l'apprentissage des gestes professionnels sur des aéronefs dédiés à l'instruction.

## L'école enseigne 10 spécialités :

- Avionique ;
- Armement ;
- Structure ;
- Logistique ;
- Vecteur porteur ;
- Matériel d'environnement aéronautique ;
- Électrotechnique opérationnelle des infrastructures aéronautiques ;
- Systèmes et supports de télécommunications ;
- Communication navigation surveillance ;
- Réseaux informatiques et sécurité des SIC.

## Un pôle d'excellence ouvert sur l'extérieur

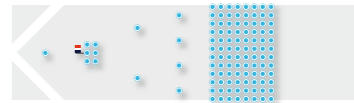
Reconnue dans le domaine de l'aéronautique et ouverte à l'international, l'EFSOAA entretient de nombreux partenariats avec l'éducation nationale, l'enseignement supérieur et la recherche, l'industrie, mais aussi certaines de ses homologues étrangères. Depuis 1995, un jumelage existe avec l'école allemande des sous-officiers à Appen. Il propose, entre autres, un poste permanent en échange longue durée

pour un cadre français, des actions de coopération pédagogique et des échanges très réguliers (deux à quatre par an) d'instructeurs et d'élèves. Un projet de stage pour formateurs à la Defence Academy de Shrivenham avec le département d'enseignement de la langue anglaise est également prévu cette année.

## Une formation intégrant les innovations

La capacité d'innovation de l'EFSOAA a permis de mettre en place des formations dans des domaines technologiques de pointe tels que la cyberdéfense. D'autre part, depuis 2015, l'école met en œuvre le principe de la formation « contextualisée ». Il s'agit d'envoyer des élèves en

instruction pendant une semaine sur une base aérienne avec cours le matin et travaux pratiques ou visites d'unités l'après-midi. Ce projet présente le double objectif de motiver et sensibiliser les élèves à leurs futures responsabilités tout en renforçant le lien formateur-employeur et l'intégration des pratiques récentes du terrain.



EFSOAA

Effectif défilant : 109

## T É M O I G N A G E



**SGT ANTOINE  
MÉCANICIEN AVIONIQUE  
EN FORMATION  
Quand l'aéronautique est  
une histoire de famille...  
Aviateurs de père en fils  
depuis quatre générations**

« Mon arrière-grand-père Jean était pilote, puis navigateur/mitrailleur sur bombardier Bloch200 et Leo 20 dans l'Armée de l'Air, lors de sa création en 1934. Il a participé au convoi des premiers avions Breguet 19 sur la base aérienne de Reims en 1928. Il a transmis le virus de l'aéronautique

à toute la famille. En effet, mon grand-père ainsi que mon père possèdent leur brevet de pilote civil. Mon père, quant à lui, a effectué son service militaire sur la base aérienne 112 de Reims. J'ai fait partie des associations de modélisme et du musée de la BA 112 grâce auxquels j'ai pu, avec mon père, participer à la restauration d'un MHI521 Broussard. J'ai eu la chance de vivre d'autres moments uniques dans l'Armée de l'Air grâce à mon parrain, qui y était pilote de chasse sur Mirage F1 à Reims au « Normandie-Niemen ». J'ai choisi la spécialité 2217 mécanicien avionique car elle me permettra d'être au plus près des avions et de perpétuer les traditions familiales. »



## L'ARMÉE DE L'AIR RECRUTE

Devenir-Aviateur.fr

Le choix d'un engagement se fait sur des rencontres avec un environnement, des missions, des personnes. À travers le film «Aviateurs. Histoires vraies.» et ses différents supports, la nouvelle campagne de communication de recrutement de l'Armée de l'Air a pour objectif de créer la possibilité de cette rencontre. Elle soutient mais ne remplace pas la force des témoignages que chaque aviateur porte autour de lui, la manière dont il représente l'Armée de l'Air et dont il peut en faire une perspective professionnelle attractive et accessible. **Vocation militaire, passion aéro-**

**nautique, recherche d'un premier emploi... : les motivations pour rejoindre l'Armée de l'Air sont diverses et toutes également recevables – car on ne naît pas aviateur, on le devient.**

L'Armée de l'Air recrutera **3 000 nouveaux aviateurs chaque année** d'ici 2020, avec des besoins particulièrement prégnants dans les filières de la **maintenance aéronautique**, de **l'informatique**, des **réseaux et télécommunications**, du **renseignement**, du **contrôle aérien**, de la **sécurité-protection** et, bien entendu, du **pilotage** et de la **navigation aérienne**.

**43 000 aviateurs** soit **20 %** des effectifs militaires du Ministère des Armées

Militaires techniciens de l'air **25 %**

Sous-officiers **60 %**

Officiers **15 %**

En 2017, environ  
**3 000 recrutements**



 **DÉCOUVREZ LEUR HISTOIRE ET COMMENCEZ LA VÔTRE SUR DEVENIR-AVIATEUR.FR** 



 **DÉCOUVREZ LEUR HISTOIRE ET COMMENCEZ LA VÔTRE SUR DEVENIR-AVIATEUR.FR** 

### Une voie accessible et ouverte à tous

L'Armée de l'Air recrute dans plus de 50 métiers. Elle recherche des profils variés, de la 3<sup>e</sup> à Bac +5, avec ou sans expérience, à tout niveau de responsabilité.

L'essentiel des recrutements se fait entre 17 et 25 ans.

L'Armée de l'Air assure la formation militaire des jeunes engagés ainsi que, pour la majorité d'entre eux, une formation professionnelle rémunérée. La durée des formations varie en fonction des métiers et est adaptée aux besoins du poste occupé en première affectation.

Il est aussi possible de découvrir l'Armée de l'Air avant de s'engager : stages, périodes militaires...

Pour en savoir plus sur nos métiers et visionner la campagne dans son intégralité  
**DEVENIR-AVIATEUR.FR**

### Les filières qui recrutent

- 1140 militaires techniciens de l'air : plus de 50 % dans la filière sécurité-protection : équipiers pompiers, fusiliers et maîtres-chiens, y compris commandos parachutistes.
- 150 volontaires : pour découvrir l'Armée de l'Air et vivre une première expérience pro.
- 220 élèves techniciens : apprentis CAP Aéro ou Bac (S-SI, STI2D, Pro aéro).
- 280 officiers : environ 60 pilotes et navigateurs sous contrat (=EOPN), recrutés à partir d'un BAC ; 160 officiers sous contrat non navigants, recrutés à Bac +3, Bac +5, en particulier dans la filière informatique, SSI et cyberdéfense ; environ 60 élèves officiers de l'École de l'Air recrutés sur concours pour une formation Bac +5.
- 1220 sous-officiers : à 70 % dans les filières techniques : maintenance aéronautique, mécanique générale, informatique, réseaux et télécoms.

## BASE AÉRIENNE 125 « CHARLES MONIER » D'ISTRES

LA PLUS IMPORTANTE ESCALE DE FRANCE



**Construite autour d'une plateforme aéronautique opérationnelle 24 heures/24, la base aérienne (BA) 125 « Charles Monier » d'Istres se distingue par son cadre interarmées ainsi que par sa dimension interministérielle et internationale de plus en plus marquée. Elle est souvent qualifiée d'« hors norme » au regard de ses caractéristiques : une piste de 5 000 m, la plus longue d'Europe, et 500 bâtiments, le tout sur une superficie de 2 000 hectares. Véritable plateforme aéroportuaire, la BA 125 accueille la plus importante escale de France.**

### Ses missions

La dissuasion nucléaire est la mission prioritaire des différentes unités des forces aériennes stratégiques stationnées sur la base aérienne (BA) d'Istres. L'EC 2/4 « La Fayette » met en œuvre le Mirage 2000 N équipé du

missile ASMP-A. Il est appuyé par une composante ravitaillement en vol sur Boeing C135 avec le groupe de ravitaillement en vol (GRV) 2/91 « Bretagne », soutenu par l'escadron de soutien technique spécialisé.

La projection est également une mission structurante pour la BA 125 qui accueille la plus importante escale aérienne de France. Chaque année, quelque 30 000 passagers et plus de 3 000 tonnes de fret y transitent vers l'ensemble des théâtres d'opérations extérieures. La présence des ravitailleurs, la longueur de piste exceptionnelle et la position stratégique de la base aérienne permettent aux forces armées de réaliser des missions à partir d'Istres, notamment l'évacuation sanitaire des blessés grâce au kit médical Morphée des avions ravitailleurs.

La BA 125 participe aussi très largement aux missions de protection au travers de deux unités : son escadron de protection composé de fusiliers commandos et d'équipes cynophiles ; son escadron de défense sol-air « Crau », qui participera cette année au défilé motorisé du 14 Juillet (cf. p. 92).



### Une base aérienne à la pointe des innovations technologiques

La base aérienne d'Istres a une longue histoire aéronautique liée aux essais en vol. La direction générale de l'armement et les industriels Dassault, Airbus, Safran et Thales y effectuent quotidiennement le développement de leurs différents prototypes.

La BA 125 accueille par ailleurs l'École du personnel navigant d'essai et de réception. Aujourd'hui, elle entreprend des travaux de grande envergure afin de pouvoir accueillir dès 2018 le premier Airbus A330 MRTT Phénix (Multi-Role Transport Tanker), qui assurera la relève des Boeing C135 dans ses missions de ravitaillement, de transport médicalisé et de projection des forces sur les théâtres d'opérations.

### LA BA 125 : UN HUB AU RAYONNEMENT INTERNATIONAL

30 000 passagers transportés par an en moyenne  
3 000 t de fret projetées par an en moyenne

Activités au profit de l'opération *Chammal*\*

2 285 heures de vols pour les C135FR  
11 750 ravitaillements effectués par les C135FR  
6 390 t de fret projetés par les C135FR

Activités au profit de l'opération *Barkhane*\*

3 650 heures de vols pour les C135FR  
3 200 ravitaillements effectués par les C135FR  
10 720 t de fret projetés par les C135FR

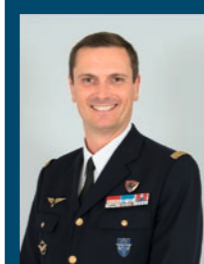
L'escale traite à elle seule de 1 300 à 1 700 aéronefs par an, dont de nombreux de nations étrangères : Royaume-Uni, USA, Qatar, Allemagne, Russie, Biélorussie, Ukraine, Inde, EAU, Belgique, Allemagne, Pays-Bas, Espagne, Italie...

\*Depuis le début de l'opération



Base aérienne 123 - Istres  
Effectif défilant : 73

T É M O I G N A G E



### COL ALEXIS COMMANDANT LA BA 125

Diplômé de l'École de l'Air en 1993, le colonel Alexis a débuté sa carrière comme pilote de chasse opérationnel sur Mirage 2000 à Cambrai, puis sur F18 en Espagne, en tant que pilote en échange. Il a commandé un escadron de chasse à Djibouti, avant d'occuper différents postes d'état-major. Il commande aujourd'hui la base aérienne 125 d'Istres.

« La base concentre à elle seule l'ensemble des unités et des infrastructures nécessaires à l'exécution des trois missions des forces armées que sont la dissuasion nucléaire, la protection du territoire national et l'intervention des forces en opérations extérieures. L'escale aérienne, la plus importante de France, est un pilier de la logistique interarmées. Les unités des forces aériennes stratégiques concourent à la dissuasion et participent aux opérations conventionnelles. Les unités de protection, parmi lesquelles l'escadron de défense sol-air, assurent la surveillance des nombreux sites sensibles de la base et sont impliquées régulièrement sur le territoire national et en opérations extérieures. N'oublions pas l'une des fiertés de notre base, sa piste de 5 000 mètres, la plus longue d'Europe, opérationnelle H24, et pièce maîtresse de l'ensemble des activités aéronautiques du site. Rendons hommage également aux unités des directions et services, réactives et pleinement associées aux activités de la base, qui fournissent tout le spectre des soutiens humain, opérationnel et technique, sans lesquels rien ne se ferait. À Istres, nous avons coutume de dire que nous sommes opérationnels... ensemble ! »

## FOCUS : LA RÉSERVE OPÉRATIONNELLE

LE LIEN ARMÉE-NATION

**Actifs de 5 à 180 jours par an, les réservistes constituent un vivier indispensable à l'Armée de l'Air. Contribuant à l'ensemble des missions confiées aux aviateurs et renforçant le lien armée-Nation, l'engagement des réservistes est capital, a fortiori dans le contexte sécuritaire actuel.**

### La réserve dans l'Armée de l'Air

Renforcement des structures de commandement, participation aux missions des bases aériennes et à celles des unités projetées, contribution aux missions liées aux mesures de sûreté, aide au service public et aux populations : telles sont les missions des réservistes. Répartis en deux catégories, les réservistes font pleinement partie de l'Armée de l'Air. Composée de personnel entraîné, la réserve opérationnelle est intégrée aux

unités d'active. Le réserviste opérationnel issu d'une carrière militaire est orienté vers la mise en œuvre des matériels de l'Armée de l'Air ; celui sans passé militaire est employé en priorité à des postes en adéquation avec ses aptitudes. Quant à la ré-

serve citoyenne, elle a pour vocation d'entretenir l'esprit de défense et de renforcer le lien entre la société civile et l'Armée de l'Air. Elle participe à la promotion et au rayonnement de l'institution. Plus d'informations :

[www.etrereserviste.fr](http://www.etrereserviste.fr)

29,5

Nombre moyen de jours d'activité

23 %

pourcentage de femmes

141 703

Nombre de jours d'activité

37 %

sans passé militaire

41

ans d'âge moyen

LA RÉSERVE OPÉRATIONNELLE EN QUELQUES CHIFFRES



Du 22 au 29 juillet, l'Armée de l'Air organisera pour la première fois l'*International Air Reserve Symposium*. L'événement aura lieu sur la base aérienne de Rochefort et rassemblera les réservistes d'une vingtaine de Nations. Il a pour objectif de favoriser l'échange, le retour d'expérience et la coopération entre les réserves des armées de l'air internationales.

**International Air Reserve Symposium**



T É M O I G N A G E

### SLT AURORE, 30 ANS, RÉSERVISTE OPÉRATIONNELLE DANS L'ARMÉE DE L'AIR DEPUIS 2006

« J'ai intégré la réserve opérationnelle en 2006 sur la base aérienne 943 de Nice, dans le cadre d'une FMIR (formation militaire initiale de réserviste), dans la spécialité de fusilier-commando de l'air. Je suivais alors un cursus en école d'Ingénieur. En tant que militaire du rang, puis sous-officier, j'ai poursuivi ma carrière militaire en intervenant dans le cadre de missions opérationnelles de protection, d'encadrement de jeunes élèves réservistes. J'occupais parallèlement un emploi civil de chef de projet dans l'informatique. Après neuf années de réserve, j'ai rejoint le corps des officiers, ayant ainsi l'occasion de monter en responsabilités dans l'institution.

Action, dépassement de soi, sens de l'engagement, cohésion, telles étaient les valeurs que je venais chercher en m'engageant à servir pour la défense nationale. Des valeurs que j'ai pleinement trouvées dans la réserve de l'Armée de l'Air et que je m'attache à transmettre aux plus jeunes, comme les anciens l'ont fait pour moi.

Je suis actuellement responsable de la cellule instruction au CIIRAA (centre d'instruction et d'information de l'Armée de l'Air) de Nice. Ma mission consiste à former les jeunes réservistes en devenant ainsi qu'à assurer le maintien en condition opérationnelle de tous les réservistes

opérationnels air, dans l'objectif de mettre à disposition une réserve opérationnelle réactive et compétente, capable de renforcer l'armée d'active dans ses missions. Par ailleurs, j'interviens en tant qu'animateur JDC (Journée défense citoyenneté), une occasion de transmettre aux plus jeunes les valeurs citoyennes et l'esprit de défense. Mon engagement dans la réserve militaire me procure tout d'abord la satisfaction « d'apporter ma pierre à l'édifice » pour la défense de mon pays. Être réserviste m'a donné l'occasion de développer des savoir-être utiles à l'entreprise, tels que le sens de l'engagement et des responsabilités, l'adaptation, le dévouement à la mission, etc. Cette « double casquette » constitue un réel enrichissement personnel, m'apportant une ouverture d'esprit, des savoir-faire et savoir-être complémentaires qui sont utiles et reconnus, dans ma carrière tant civile que militaire. C'est pour moi un honneur et une grande fierté de représenter la réserve opérationnelle niçoise au défilé du 14 juillet à Paris, d'autant plus que le 14 juillet est une date particulière pour tous les Niçois depuis les événements tragiques du 14 juillet dernier. »



## BASE AÉRIENNE 705 « JEAN ET FRANÇOIS TULASNE » DE TOURS

PROTÉGER, FORMER, DIRIGER



**La base aérienne 705 « Jean et François Tulasne » (BA 705) est originale à plusieurs titres. Les nombreuses unités qui lui sont rattachées sont implantées sur deux sites principaux : Tours et Cinq-Mars-la-Pile. Elle emploie près de 2 300 militaires et civils (services de soutien compris). Depuis son implantation il y a plus d'un siècle, la BA 705 a su tisser des liens étroits avec son environnement immédiat.**

### Ses missions

La BA 705 participe 24 heures/24 à la protection du territoire national en assurant la posture permanente de sûreté aérienne, l'une des deux missions permanentes de l'Armée de l'Air, en lien avec les plus hautes autorités politiques.

La base aérienne est également chargée de la formation des pilotes de chasse et navigateurs officiers systèmes d'armes (NOSA), à l'École de l'Aviation de Chasse « Christian Martell » (EAC 00.314).

Enfin, la direction des ressources humaines de l'Armée de l'Air (DRHAA) et ses unités rattachées sont implantées à Tours. La BA 705 s'assure qu'elles puissent fonctionner sans discontinuité et selon les modalités inhérentes à une administration centrale.

### L'Air Raid 2017 sur la BA 705

Du 19 au 21 mai 2017, la BA 705 a organisé la 19<sup>e</sup> édition de l'exercice « Air Raid ». Cette année, celui-ci a rassemblé 41 équipes des différentes bases

aériennes et quatre équipes étrangères venues de Belgique, du Canada, de Pologne et du Royaume-Uni. Baptisée « La nuit la plus courte », l'édition 2017 avait pour thème : La protection face au terrorisme. Les aviateurs sont engagés 24 heures/24 dans des missions de protection de l'espace aérien, de la population et de lieux névralgiques. Par équipes, les compétiteurs ont effectué un raid sur un minimum de 26 heures d'affilée. La compétition comprenait une séance de tir FAMAS et PA MAS GI, un



raid de nuit et un circuit dans les différents pôles d'activités, autant d'épreuves permettant d'évaluer les savoir-faire fondamentaux et les qualités individuelles et collectives. « Air Raid » permet de valider les acquis militaires du personnel d'active et de réserve de l'Armée de l'Air, dans la continuité de l'instruction dispensée sur les bases aériennes. Cet entraînement permet de créer au sein de la réserve, et en particulier chez les plus jeunes, une émulation et une cohésion fédératrices.

### Une base aérienne en lien avec son environnement civil...

Consciente des valeurs qu'elle véhicule, la base aérienne entretient de nombreux liens avec son environnement immédiat afin de maintenir l'esprit de défense et de concourir aux enjeux sociétaux actuels. De nombreux partenariats contribuent au renforcement du lien armée-Nation et permettent de transmettre des valeurs à la jeunesse, tandis que des conventions permettent l'accueil sur la base de collégiens et lycéens, qui ont ainsi la possibilité de découvrir les différents métiers de l'Armée de l'Air. La base est également ouverte à des étudiants dans le cadre de leur formation professionnelle.

### ... et mettant en œuvre différentes actions au profit de la jeunesse

Elle s'est également engagée récemment avec l'association départementale de sauvegarde de l'enfance pour mettre en œuvre des actions au profit de jeunes en difficulté. En relation avec les

collectivités de l'agglomération tourangelle, elle est partie prenante pour l'organisation d'événements liés au « devoir de mémoire » : participation aux cérémonies, animations lors des journées du patrimoine, conférences, expositions, etc. Dans le domaine des sports, et afin de promouvoir des valeurs communes, des relations particulières sont entretenues avec le pôle espoir régional de rugby du lycée Vaucanson.



### LA BASE AÉRIENNE DE TOURS EST ÉGALEMENT ENGAGÉE EN OPÉRATIONS EXTÉRIEURES (chiffres 2016/2017)

Militaires de la BA 705 engagés :

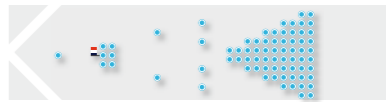
AU LEVANT, OPÉRATION CHAMMAL

- 32 aux Émirats Arabes Unis
- 21 en Jordanie
- 5 en Irak
- 4 au Koweït
- 7 au Qatar

DANS LA BSS, OPÉRATION BARKHANE

- 1 en Mauritanie
- 60 au Tchad
- 5 au Burkina Faso
- 6 au Mali
- 36 au Niger

AU TOTAL 292 MILITAIRES ENGAGÉS DANS LE MONDE ÉTAIENT ISSUS DE LA BASE AÉRIENNE 705 DE TOURS EN 2016-2017



Base aérienne 705 - Tours  
Effectif défilant : 73

# LE DÉFILÉ AÉRIEN DE CLÔTURE

LES VOILURES TOURNANTES



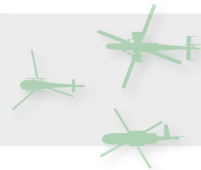
# LE DÉFILÉ AÉRIEN DE CLÔTURE

LES VOILURES TOURNANTES

■ Armée de l'Air ■ Marine ■ Sécurité civile ■ Armée de Terre ■ DGGN

1 GAZELLE EALAT

1 CAÏMAN CFIA  
1 TIGRE EFA



1'40"

 **H' = H + 45'**

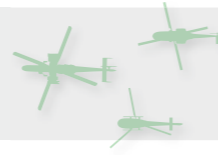
Pôle formation

Héphaïstos  
1 GAZELLE DIH  
1 PUMA DIH  
Antiterrorisme  
1 PUMA GIH



Mission hephaïstos et mission antiterrorisme

1 TIGRE HAP  
1 GAZELLE GATLING  
1 COUGAR



Module forces spéciales

1 TIGRE HAP  
1 GAZELLE HF-V  
1 TIGRE HAD HF-V



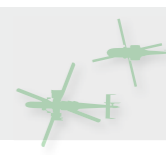
S/GAM Attaque

1 COUGAR  
2 CAÏMAN



S/GAM Assault

1 TIGRE  
1 PUMA



Module IMEX



80

81

# LE DÉFILÉ AÉRIEN DE CLÔTURE

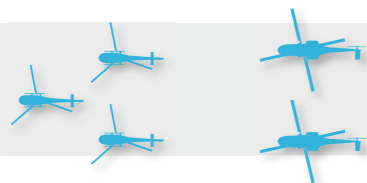
LES VOILURES TOURNANTES

■ Armée de l'Air ■ Marine ■ Sécurité civile ■ Armée de Terre ■ DGGN

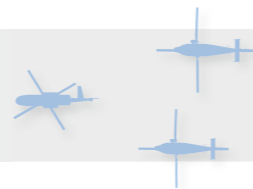
**2 FENNEC**  
EH 3/67 « Parisis »

**1 FENNEC**  
EH 5/67 « Alpilles »

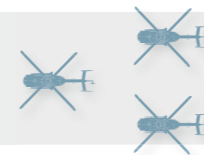
**2 CARACAL**  
EH 1/67 « Pyrénées »



**1 CAÏMAN**  
**1 PANTHER**  
**1 DAUPHIN**



**1 EC 145**  
**2 EC 135**



**1 EC 145**



25"

**H' + 1' 40"**

Protection du territoire et intervention extérieure

Combat Aéromaritime et Sauvegarde Maritime

DGGN

Sécurité civile

## PROTECTION DU TERRITOIRE ET INTERVENTION EXTÉRIEURE

L'ENGAGEMENT DES HÉLICOPTÈRES DE L'ARMÉE DE L'AIR

**Ces trois Fennec accompagnés de deux Caracal illustrent la contribution des hélicoptères de l'Armée de l'Air à la protection du territoire et aux opérations extérieures. Polyvalents, ils permettent de réaliser des missions opérationnelles d'une grande diversité. Secours aux populations, missions de sûreté aérienne, police du ciel, renseignement ou encore appui aérien aux troupes au sol, les hélicoptères sont un atout indispensable à la conduite des opérations.**

### Le Fennec : plus de 25 ans d'opérations

L'hélicoptère Fennec est en service dans l'Armée de l'Air depuis plus de 25 ans. Fiable, léger et polyvalent, ce bimoteur est entré en service dès les années 1990. Utilisé tout d'abord pour des vols de transport logistique, le Fennec n'a cessé d'élargir le spectre de ses activités et assure aujourd'hui des missions très variées. Maillon essentiel de la chaîne de défense aérienne française, le Fennec participe activement à la protection du territoire. Il complète l'ensemble de moyens mis en œuvre par l'Armée de l'Air pour assurer l'application des mesures actives de sûreté aérienne (MASA). Ces hélicoptères sont également intégrés aux dispositifs particuliers de sûreté aérienne mis en place lors d'évé-

nements exceptionnels et aux opérations extérieures (cf. *Sangaris* ci-dessous).

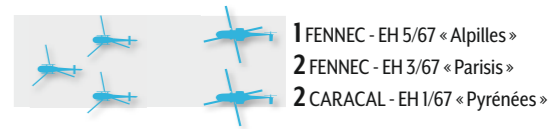
### Atout majeur de l'opération Sangaris

Le 5 décembre 2013, sur décision du président de la République, le dispositif militaire français en République centrafricaine (RCA) est renforcé afin d'éviter une catastrophe humanitaire dans le pays. L'opération *Sangaris* est lancée.

Dès leur entrée en RCA, les 1600 militaires français engagés dans l'opération portent secours aux populations directement menacées par différents groupes armés. L'Armée de l'Air avait envoyé de nombreux spécialistes sur le terrain, mais son action la plus représentative

a résidé sans conteste dans l'intervention d'un noyau d'experts, devenu incontournable dans l'opération centrafricaine. Un détachement Fennec des escadrons « Parisis » et « Alpillès » et des mécaniciens des escadrons de soutien technique aéronautique composaient ce dispositif. Intégrés à une manœuvre de l'Armée de Terre, les équipages ont assuré l'appui-feu et l'éclairage des convois, démontrant au quotidien l'agilité et la réactivité propres à l'Armée de l'Air. Ils décollaient de jour comme de nuit pour reconnaître des points d'intérêt ou recouper des renseignements sur la situation en cours.

Reconnaissance d'itinéraires routiers, évacuation de ressortissants nationaux, recueil de renseignements, aérotransport, évacuation sanitaire... Sa participation à l'opération *Sangaris* a été l'occasion pour le Fennec de déployer ses nombreuses capacités. Une réussite due non seulement aux liens établis entre commandos et équipages, mais aussi à l'expérience capitalisée en Côte d'Ivoire pendant l'opération *Li-corne* entre 2002 et 2015.



# PROTECTION DU TERRITOIRE ET INTERVENTION EXTÉRIEURE

L'ENGAGEMENT DES HÉLICOPTÈRES DE L'ARMÉE DE L'AIR

## Le Caracal, l'hélicoptère multirôle

Le H225M Caracal a volé pour la première fois en novembre 2000. Il s'agissait du premier hélicoptère européen spécifiquement conçu pour une mission des plus complexes: la recherche et le sauvetage au combat. Aujourd'hui, plus de dix ans après son entrée en service dans les forces armées, le Caracal est déjà le vétéran de plusieurs guerres sous couleurs françaises, de l'Afghanistan

au Mali, en passant par la Libye et le Tchad. Polyvalents, les Caracal sont employés au profit des forces conventionnelles (protection du territoire, recherche et sauvetage sur le territoire national ou au combat...), mais également au profit des forces spéciales air (FSA), l'escadron d'hélicoptères «Pyrénées» faisant partie du triptyque des FSA avec l'escadron de transport «Poitou» et le commando parachutiste de l'air n° 10 (CPA 10).



## Recherche et sauvetage au combat (RESCo)

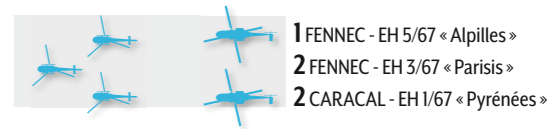
Obéissant à des procédures standardisées, ce type d'action vise à récupérer un équipage contraint de s'éjecter au-dessus d'un territoire hostile. Particulièrement complexe et périlleuse, cette mission est réalisée par les commandos parachutistes de l'air et englobe de nombreux vecteurs aériens (hélicoptères, aéronefs de renseignement, de chasse, notamment). S'inspirant de la RESCo, la récupération de personnel isolé (RPI) élargit le domaine d'intervention à tout type de militaire ou de personnel civil. Les commandos parachutistes de l'air maîtrisent parfaitement les techniques d'aérocordage ainsi que différents modes d'appui-feu embarqué. Le CPA entretient une relation privilégiée avec l'escadron d'hélicoptères.

## SAR: mission Search and Rescue

Confiée à l'Armée de l'Air, la recherche et sauvetage (SAR) est une de ses missions permanentes. Cette mission de service public, qui contribue à la protection des Français, mo-

bilise des escadrons d'hélicoptères en alerte H24 pour intervenir et effectuer des missions de sauvetage en mer ou sur terre, en étroite collaboration avec le centre de coordination de sauvetage. Spécialisés en SAR au combat, les Caracal du «Pyrénées» ont effectué leur première mission de secours en mer le 11 avril dernier afin de venir en aide à un passager en détresse sur un voilier. Une fois l'hélicoptère arrivé sur zone, l'hélicoptériste a pu être effectué, en dépit d'un roulis important qui ne facilitait pas la tâche de l'équipage. Le passager du voilier a ensuite été transporté à l'hôpital d'Arcachon. Pour réaliser cette mission de sauvetage, deux heures de vol ont été nécessaires à l'équipe composée de pilotes, navigateurs, plongeurs, médecin et infirmier.

**En 2016,**  
**49** opérations SAR ont été menées,  
permettant de sauver **26** vies



# LE DÉFILÉ MOTORISÉ

LA DÉFENSE SOL-AIR

**1 P4**

**2 P4**

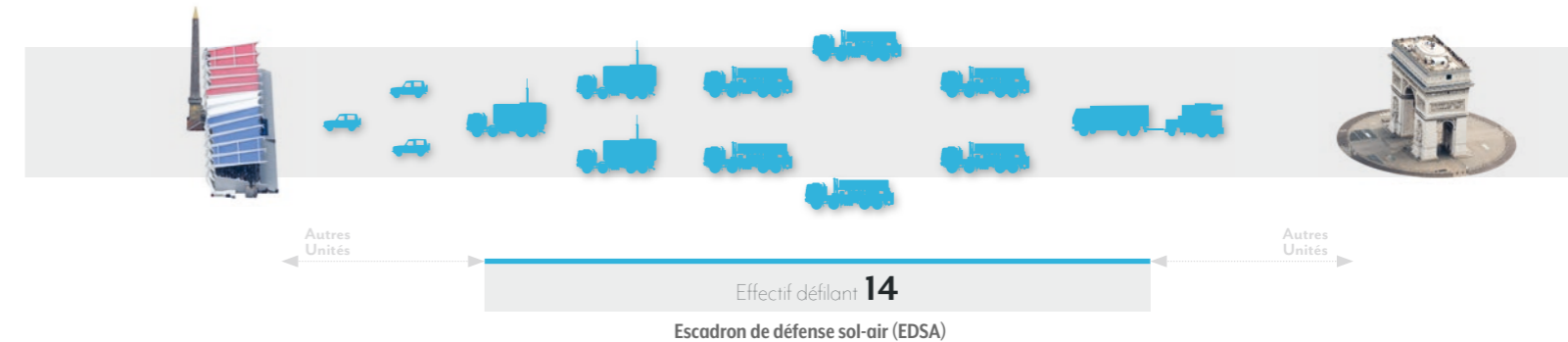
**1 MODULE D'ENGAGEMENT MAMBA**

**1 MODULE RADAR D'IDENTIFICATION MAMBA + 1 MODULE GÉNÉRATION ÉNERGIE MAMBA**

**4 MODULES DE LANCEMENT TERRESTRE MAMBA**

**2 MODULES DE RECHARGEMENT TERRESTRE MAMBA**

**1 TRACTEUR + 1 UAT**

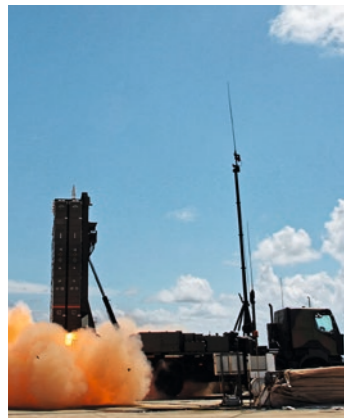


# L'ESCADRON DE DÉFENSE SOL-AIR 1/950 « CRAU »

LES SPÉCIALISTES DE LA PROTECTION



**La dernière unité de l'Armée de l'Air défilant pour ce 14 juillet 2017 est l'escadron de défense sol-air (EDSA) « Crau ». Créé en 1987 et implanté à Istres (BA 125), l'escadron fête cette année ses trente ans. Expert de la protection, l'EDSA participe à la prévention des menaces aériennes sur le territoire national et à la protection des forces projetées et des sites sensibles en opération extérieure.**



## La défense sol-air : spécialité protection

Les missions de défense sol-air concourent au plus haut niveau à la fonction de protection de l'Armée de l'Air. Sur le territoire national, l'EDSA contribue au renforce-

ment de la posture permanente de sûreté aérienne. Lorsque la situation l'exige, il assure également la protection des installations prioritaires de défense et des points d'intérêts vitaux. En opération extérieure, la défense sol-air contribue à l'acquisition et au maintien de la supériorité aérienne, en protégeant les troupes déployées et les sites de haute valeur positionnés à proximité ou sur le théâtre des opérations. Les escadrons de défense sol-air sont engagés dans l'ensemble des scénarios des forces aériennes. Dotée des systèmes de dernière génération, parfaitement intégrée au réseau de commandement et de conduite des opérations aériennes, la défense sol-air s'inscrit dans un dispositif global de défense aérienne.

## Focus MAMBA

Ce système d'armes de moyenne portée a fait son entrée dans l'Armée de l'Air en 2010 et s'est, depuis, fait une place dans le monde de la défense sol-air. Interconnecté avec la chaîne de commandement et de contrôle, le Mamba offre une capacité moderne et performante permettant d'engager et de détruire les menaces aériennes. Il permet d'obtenir la maîtrise de nos espaces aériens et d'offrir ainsi la liberté d'action et la sécurité nécessaires à l'emploi de l'ensemble de nos capacités militaires.

## Montée en puissance de l'escadron

Dans le cadre de la transformation de la composante

de défense sol-air de l'Armée de l'Air, l'escadron s'inscrit, depuis 2014, dans une phase de montée en puissance. L'unité, dotée d'un *Surface to Air Missile Operations Center*, de deux sections SAMP-Mamba (systèmes d'armes moyenne portée, moyen de défense antimissile balistique et aérobie) et de quatre Crotale NG (système d'armes courte portée), a obtenu la certification de ses nouvelles capacités opérationnelles. L'acquisition de la capacité de défense antimissile balistique de théâtres sera l'objectif de l'EDSA dans les années qui viennent. Une première étape d'observation et de prise de compétence a eu lieu lors de l'exercice multinational « *Steadfast Armour* » en avril 2017.



3 P4

1 Module d'engagement MAMBA

1 module radar d'identification MAMBA

+ 1 module génération énergie MAMBA

4 modules de lancement terrestre MAMBA

2 modules de rechargement terrestre MAMBA

1 tracteur + 1 uat

## T É M O I G N A G E



### SGT FLORENT OPÉRATEUR DE DÉFENSE SOL-AIR QUALIFIÉ SUR SYSTÈME D'ARMES CROTALE NOUVELLE GÉNÉRATION

« Avec un bac pro Pilotage des systèmes de production automatisé, je me suis engagé en janvier 2000 en tant que militaire technicien de l'air sur la base aérienne 133 de Nancy-Ochey, comme opérateur de défense sol-air. Suite à la dissolution de l'escadron à l'été 2007, j'ai été muté à l'EDSA « Crau » sur la base aérienne 125 d'Istres. Depuis, j'ai pu évoluer et passer le grade de sergent

en réussissant la sélection « passerelle sous-officiers » en 2014. Actuellement, je suis opérateur principal de tir sur Crotale Nouvelle Génération (NG) et opérateur de guet à vue. Nous participons régulièrement à des exercices et à des missions spécifiques telles que les dispositifs particuliers de sûreté aérienne (DPSA), par exemple lors du défilé du 14 juillet, de sommets type G20, G8, COP21...). Nous contribuons également à la protection de la base aérienne à vocation nucléaire d'Istres. Nos missions évoluent au gré de l'environnement aérien, ce qui implique une certaine adaptation et une adaptation de la part des opérateurs. Nous avons, par exemple, dû adapter nos moyens et nos entraînements dans le cadre de la lutte antidrone. J'ai récemment participé au DPSA du Salon aéronautique du Bourget en tant que chef de site guet à vue. Nous étions positionnés autour du site et devons rendre compte de tout appareil entrant dans le secteur. Nous étions un moyen complémentaire de surveillance dans le but de fournir les informations nécessaires à l'identification et à la prise de décision par les autorités. Cette année pour la première fois de ma carrière, j'ai l'honneur de défilé sur les Champs-Élysées. C'est une grande fierté pour moi de représenter l'Armée de l'Air et plus particulièrement l'escadron de défense sol-Air 1/950 d'Istres. »



## CONTACTS PRESSE

**Service d'information et de relations  
publiques de l'Armée de l'Air (SIRPA Air)**

**Directeur de la publication**

Colonel Olivier Célo, chef du SIRPA Air

**Département médias**

Chef médias : 06 88 24 03 95

Officier presse : 06 87 83 38 95

Mail : [presse@armeedelair.com](mailto:presse@armeedelair.com)

**Réalisation**

Juliette Ferrer

**Photos**

Armée de l'Air

**Conception graphique**

Section infographie/SIRPA Air







## À PROPOS DE L'ARMÉE DE L'AIR



L'Armée de l'Air est engagée en permanence afin de mener à bien ses trois missions principales pour la protection de la France et des Français :

- **PROTÉGER** : l'Armée de l'Air garantit la souveraineté de l'espace aérien national et la surveillance spatiale. Elle protège les populations et renforce le service public.
- **DISSUADER** : l'Armée de l'Air assure la mise en œuvre de la composante aéroportée de la dissuasion nucléaire, et ce sans discontinuer depuis 1964. Clef de voûte du concept de défense de la France, elle protège ainsi les intérêts vitaux de la Nation.
- **INTERVENIR IMMÉDIATEMENT** : l'Armée de l'Air est capable de déployer un dispositif de combat extrêmement rapidement. Elle peut projeter force et puissance, ou encore porter assistance. Ses aviateurs, engagés sur tous les fronts, sont en permanence prêts à intervenir sur un large éventail d'opérations qui s'étend de la crise humanitaire à la lutte contre le terrorisme.

Ses 43 000 aviateurs partagent des valeurs de respect, d'intégrité, de sens du service et d'excellence. Fondatrices de l'identité de l'institution, ces valeurs font partie des fondamentaux de l'Armée de l'Air.

Chaque année, l'Armée de l'Air recrute et forme 3 000 futurs aviateurs de 17 à 25 ans, avec un niveau scolaire allant de la 3<sup>e</sup> à Bac +5, dans plus de 50 métiers : maintenance aéronautique, informatique, réseaux et télécommunications, renseignement, contrôle aérien, sécurité-protection et, bien entendu, pilotage et navigation aérienne.

Plus d'infos sur [DEVENIR-AVIATEUR.FR](https://www.devenir-aviateur.fr)