



# DÉFILE MILITAIRE

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

14 JUILLET 2018





En cette année du centenaire de la victoire de la Grande guerre marquant l'avènement des ailes militaires françaises, l'armée de l'air aura une nouvelle fois l'honneur de dérouler dans le ciel de Paris le grand ruban tricolore de la patrouille de France au-dessus de nos troupes en armes défilant pour la fête nationale. Ce moment privilégié de rencontre entre les Français et leurs armées nous offrira des échanges fraternels d'autant plus émouvants que le contexte sécuritaire actuel appelle à nous retrouver autour de nos valeurs communes.

Les aviateurs qui défilent sous vos yeux au-dessus de la plus belle avenue du monde illustrent l'engagement des hommes et des femmes de l'armée de l'air, partout où se joue la sécurité des Français : au Levant, au Sahel, aux frontières de l'Europe, dans les rues de nos villes et en France d'outre-mer, comme aux Antilles où nos moyens de transport ont volé au secours des populations sinistrées lors de l'ouragan IRMA, et jusqu'en Asie-Pacifique où des Rafale iront porter nos couleurs cet été pour y affirmer la présence de la France.

Rafale, A400M, MRTT, C-130J et Caracal illustreront également la modernisation de l'armée de l'air, que la nouvelle loi de programmation militaire accélérera

traduisant la volonté du Président de la République d'augmenter notre effort de défense. Pour la première fois, le nouvel avion de ravitaillement en vol MRTT « Phénix » nous survolera. Il rejoindra la base aérienne d'Istres dans quelques semaines. Sur cette même base d'Istres, les Mirage 2000N seront retirés du service, permettant à la composante nucléaire aéroportée de s'appuyer bientôt intégralement sur les capacités de nos Rafale.

Cette future LPM a également pour ambition de renforcer la coopération européenne, dont témoignent la participation d'un A400M allemand et le défilé d'un C-130J qui a vocation à rejoindre la première unité navigante commune franco-allemande qui sera basée à Évreux. L'armée de l'air renforcera encore le réseau qu'elle a tissé à l'échelle de la planète, à l'image de la présence de nos alliés belges et de nos partenaires singapouriens défilant aux côtés de nos Alphajet.

Ce défilé mettra avant tout à l'honneur des hommes et des femmes animés par une remarquable générosité et un véritable sens du service, pouvant aller jusqu'au sacrifice ultime. Soudés par une belle fraternité d'armes et riches d'une expérience opérationnelle incomparable, ils sont les héritiers d'un siècle d'engagements durant lequel la puissance aérienne a profondément modifié les conditions des succès militaires.

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

L'Armée de l'air : aviateurs engagés	06
Les aviateurs engagés sur le territoire national	10
Les théâtres d'opérations	12
Fraternité d'armes	13
2018 : année de « modernisation » des capacités de l'Armée de l'air	14
Présentation du défilé	16

**DÉFILÉ AÉRIEN D'OUVERTURE 18**

Infographie	20
La Patrouille de France en ouverture de défilé	24
Nation invitée	26
Modernisation de la composante aéroportée des FAS	28
Projection de puissance	32
La 3 <sup>e</sup> escadre de chasse	36
L'opération Barkhane	38
Connaître – anticiper – intervenir	40

Protection du territoire national	44
L'opération <i>Enhanced Air Policing</i> en Estonie	46
La préparation opérationnelle des équipages	48
Formation et entraînement (chasse)	52
L'opération Albatros : IRMA	54
Le C-130J, une coopération européenne et internationale	60
Formation et entraînement (transport)	62
50 ans de l'équipe de voltige de l'Armée de l'air	64

**DÉFILÉ À PIED 66**

Infographie	68
L'École de l'air	70
L'EFSSOA	72
Devenir aviateur	74
Le service militaire volontaire	76
La base aérienne 107 de Villacoublay	78
La base aérienne 709 de Cognac	80

**DÉFILÉ AÉRIEN DE CLÔTURE 82**

Infographie	84
Protection du territoire et intervention extérieure	88
Aviateurs des forces spéciales	90

**DÉFILÉ MOTORISÉ 92**

Infographie	94
L'escadre aérienne de commandement et de conduite projetable	96

Un avion en origami	98
Notes	101
Contacts presse	102

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

Facebook



armedelair

Twitter



@Armee\_de\_lair

Instagram



armedelair

LinkedIn



Armée de l'air

Youtube



armedelair

# L'ARMÉE DE L'AIR : AVIATEURS ENGAGÉS

Sur tous les fronts, sur le territoire national comme en opérations extérieures

Qu'ils soient d'active ou de réserve, les aviateurs de l'Armée de l'air renouvellent leur engagement sans faille pour exploiter les espaces aériens au service de la défense de la France et de ses intérêts. Un engagement synonyme d'une vocation individuelle comme d'un élan collectif.

## LES VALEURS QUI FAÇONNENT L'AVIATEUR

Être aviateur c'est avant tout adhérer aux quatre valeurs définissant son identité : respect, intégrité, sens du service et excellence. L'état d'esprit des aviateurs est tourné vers un objectif unique : la réussite des missions confiées aux ailes françaises. Quel que soit leur poste, ceux-ci participent aux

succès des missions de l'Armée de l'air. Être aviateur c'est aussi avoir le sens du service. 365 jours par an, 24 heures/24, ils font preuve d'une réactivité et d'une disponibilité permanentes. Leur engagement au service de la protection de la France et des Français est total. Ce don de soi s'opère dans un contexte marqué par un niveau exceptionnel d'activité opérationnelle.



Zoom sur...



### L'Armée de l'air est la plus féminisée des trois armées.

Tous les métiers de l'Armée de l'air sont ouverts aux femmes. L'Armée de l'air compte 23 % d'aviatrices, présentes dans toutes les spécialités (pilotes, mécaniciens avion, commandos parachutistes...) et présentes également à tous niveaux de responsabilité (commandants d'unité, commandants de base, générales...). À noter : pas de différence de soldes entre hommes et femmes, elles sont strictement identiques.



 47 510 aviateurs

dont :

 6 663 officiers

 24 949 sous-officiers

 10 577 militaires du rang

 5 169 civils

22,4 %  
personnels  
féminins

26,5 %  
employés hors  
Armée de l'air



« Riche d'une culture empreinte de solidarité généreuse et citoyenne, d'esprit d'équipe et d'abnégation, l'aviateur cherche depuis toujours à s'élever. Son objectif : donner le meilleur de lui-même. Sa motivation : servir »



Le sergent Filipe nous raconte...



« À l'issue de deux ans à l'École d'Enseignement Technique de l'Armée de l'air, j'ai choisi la spécialité de Contrôleur de Circulation Aérienne en tant que sous-officier. Depuis février 2017, je suis affecté sur la base aérienne de St-Dizier. Mon engagement dans l'Armée de l'air m'a permis de renforcer mon sens des responsabilités en étant directement concerné par la gestion du trafic aérien tant civil que militaire et par le sens du

service. La base aérienne de St-Dizier accueille les hélicoptères et les avions de chasse de la Permanence Opérationnelle toute l'année et je participe ainsi à leur côté à la défense de l'espace aérien national. Porter l'uniforme de l'Armée de l'air est pour moi une fierté, car il s'agit de représenter son pays que ce soit au jour le jour sur ma base aérienne pour faire voler nos avions, lors de cérémonies ou encore dans le futur en opération extérieure. La projection en opération extérieure est pour moi une motivation : être prêt à partir de son pays en paix pour rejoindre une zone dans laquelle la paix est fragile ou absente. Aujourd'hui je sers mon pays en étant présent pour la formation initiale et l'entraînement continu des pilotes de Rafale de l'armée française, et en étant présent avec mes collègues 24 heures/24 pour pouvoir faire décoller sur alerte les avions armés de la Permanence Opérationnelle.

### Le mot de la fin, que signifie pour vous la fraternité d'armes ?

C'est pour moi le partage d'expérience et de connaissances entre les générations et les spécialistes militaires, hommes et femmes, qui mutualisent leurs forces pour mener à bien, ensemble, notre mission commune qui est de faire voler nos avions. »

# L'ARMÉE DE L'AIR : AVIATEURS ENGAGÉS

Sur tous les fronts, sur le territoire national comme en opérations extérieures



## POUR LA PROTECTION DES FRANÇAIS

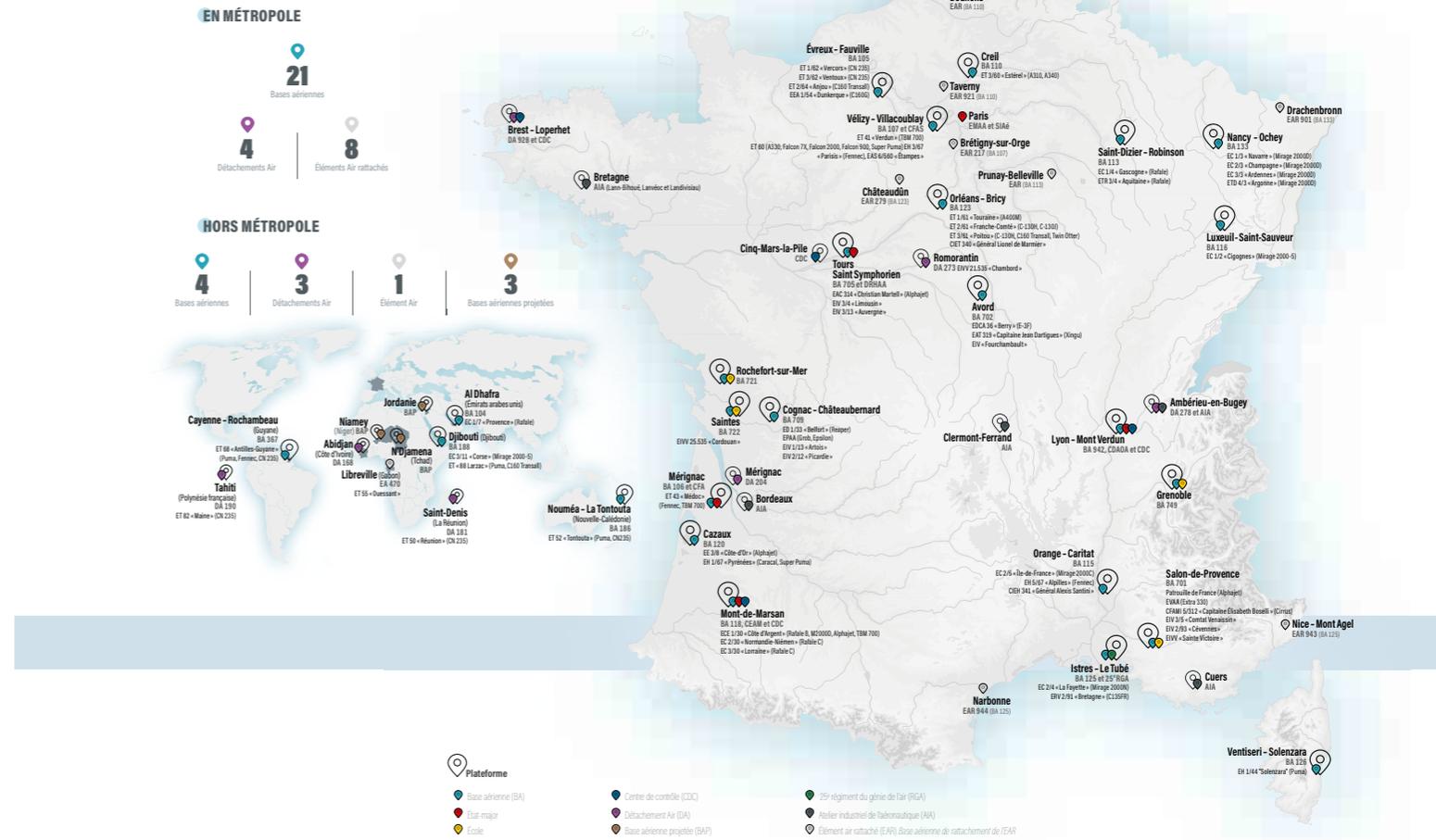
Que ce soit sur le territoire national ou en opérations extérieures, les aviateurs, hommes et femmes de l'Armée de l'air sont engagés en première ligne pour la protection des Français. Dans un contexte sécuritaire incertain, les aviateurs engagés dans un même effort collectif traquent les terroristes jusque dans leurs repaires, de la bande sahélo-saharienne au Levant. Ils s'engagent également pour garantir en permanence la protection de l'espace aérien national, la posture de dissuasion nucléaire ainsi que la capacité d'entrer en premier sur

les théâtres d'opérations. L'engagement des aviateurs relève d'un sens du service doublé d'un esprit de sacrifice et d'un professionnalisme à toute épreuve. Leur expérience acquise lors des engagements réguliers sur les théâtres d'opérations ou dans le cadre d'exercices d'ampleur internationale confère à l'Armée de l'air une maturité opérationnelle et des savoir-faire qui constituent ses plus grandes richesses. C'est sur leur engagement que reposent les succès de l'Armée de l'air, lui permettant d'affirmer son statut de puissance aérospatiale de premier ordre, dans tous les lieux du monde.

## DANS LA PRÉPARATION DE L'AVENIR

Grâce à la mobilisation et à la coopération de tous les aviateurs, l'Armée de l'air est tournée vers l'avenir, entre modernisation et innovation. L'état d'esprit et les savoir-faire démontrés par les aviateurs, ainsi que les équipements qu'ils mettent en œuvre, témoignent quotidiennement de cette créativité et de cette ouverture aux nouvelles idées et technologies. Sur les bases

aériennes et dans les états-majors, de nombreuses initiatives sont porteuses d'innovations. Sur la base de Mont-de-Marsan, l'Air Warfare Center réunit, par exemple, les experts des opérations, les responsables des expérimentations, des start-up et des techniciens. Autre exemple, le projet Smart Base sur la base d'Évreux, qui accueille une pépinière de start-up numériques et illustre la transformation de l'Armée de l'air.



# LES AVIATEURS ENGAGÉS SUR LE TERRITOIRE NATIONAL

Les aviateurs au plus près des Français

**Au service de la protection des Français, les aviateurs apportent une contribution essentielle à leur sécurité.**

## LA PERMANENCE OPÉRATIONNELLE

Confiée au CDAOA, la posture permanente de sûreté aérienne (PPS-A) 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 et 7 jours/7 qui assure la souveraineté de l'espace aérien français à travers trois missions: détecter, identifier, intercepter tout intrus dans le ciel national, dans un délai très court. Pour ce faire, le Premier Ministre délègue la direction



générale des opérations aériennes au commandant de la défense aérienne (COMDAOA). Dans cette tâche, ce dernier est assisté par un nombre restreint d'officiers supérieurs et généraux, qui occupent la fonction de haute autorité de défense aérienne (HADA) et assurent, au besoin, le lien direct avec le Premier Ministre. Cette courte chaîne de commandement et d'engagement met en œuvre un dispositif d'intervention évolutif en fonction de la menace.

## LE DISPOSITIF PARTICULIER DE SÛRETÉ AÉRIENNE (DPSA)

Lors d'évènements majeurs de par leur taille, le nombre et la qualité des personnes présentes, le Premier Ministre peut demander la mise en place d'un dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA). 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. Pour ce 14 juillet 2018, un drone Reaper est intégré dans le dispositif particulier de sûreté aérienne.



### Un Griffon dans l'Armée de l'air ?

Avant d'être engagé dans une opération intérieure, tout aviateur doit participer à un stage de préparation opérationnelle du combattant appelé « Griffon ». D'une durée de 9 jours, ce stage est dispensé par le Centre de préparation opérationnelle du combattant de l'Armée de l'air à Orange. Objectif pour les participants : maîtriser les savoir-faire et entretenir le savoir-être relatif à l'accomplissement des missions intérieures.



*Dissuader et protéger, telle est la mission principale des aviateurs engagés dans l'opération.*

2 DPSA en France métropolitaine

**2017** 11 DPSA au centre spatial guyanais

9 Renforcements PPS

**14 juillet** Première intégration du drone Reaper dans un DPSA

## PARTICIPATION À L'OPÉRATION SENTINELLE

Sentinelle vise à protéger les Français et à sécuriser les sites les plus sensibles à Paris, en province et dans les DOM-TOM. Au total, ce sont plusieurs milliers de militaires des forces armées qui sont déployés en région pour assurer la sécurité des populations. Pour sa part, l'Armée de l'air est engagée, avec du personnel d'active et de réserve, sur les aéroports de Nice, Orly et Bordeaux.



### Le sergent André, réserviste, nous raconte...



« En tant que réserviste fusilier commando à l'Escadron de Protection j'ai participé à une mission appelée Dispositif Particulier de Sûreté Aérienne. Mon unité propose beaucoup de missions d'instructions, que ce soit de la topographie, des descentes en rappel ou encore des tirs de types ISTC (instruction sur le tir de combat). En ces temps particuliers, la protection de notre territoire est primordiale pour parer à toutes les éventualités d'attaques. Le dispositif mis en place sur la plus grande partie de notre territoire permet d'agir rapidement lorsqu'il y a besoin. La protection du territoire est, à mon avis, un moyen qui a pour but de rassurer notre population mais aussi de la défendre rapidement lors d'une agression. Lors de mon passage dans la mission sentinelle en octobre dernier, j'ai pu me rendre compte de l'importance que nous avons sur le terrain mais aussi aux yeux de la population. Cette dernière nous remercie d'être présents pour les protéger durant nos patrouilles. La plupart des passagers se sentent rassurés de nous voir à leurs côtés durant leur escale. Ces compliments nous sont gratifiants et montrent le fruit de notre travail, à savoir la protection de notre population. La mission en elle-même est physique et demande de la concentration. Il y a un rythme à suivre et à tenir pour assurer un travail bien fait. Rappelons que nous portons un fusil d'assaut quand nous sommes en patrouille, cela implique une vigilance accrue. L'Armée de l'air est déployée dans plusieurs secteurs en France, notamment à l'aéroport d'Orly. Les quelques journées où nous ne travaillons pas sont dédiées à des sessions d'instructions diverses pour garder notre aptitude opérationnelle.

*Le mot de la fin, que signifie pour vous la fraternité d'armes ?* C'est une façon de penser qui permet la bonne entente dans les missions grâce à la collaboration de nos armées. »

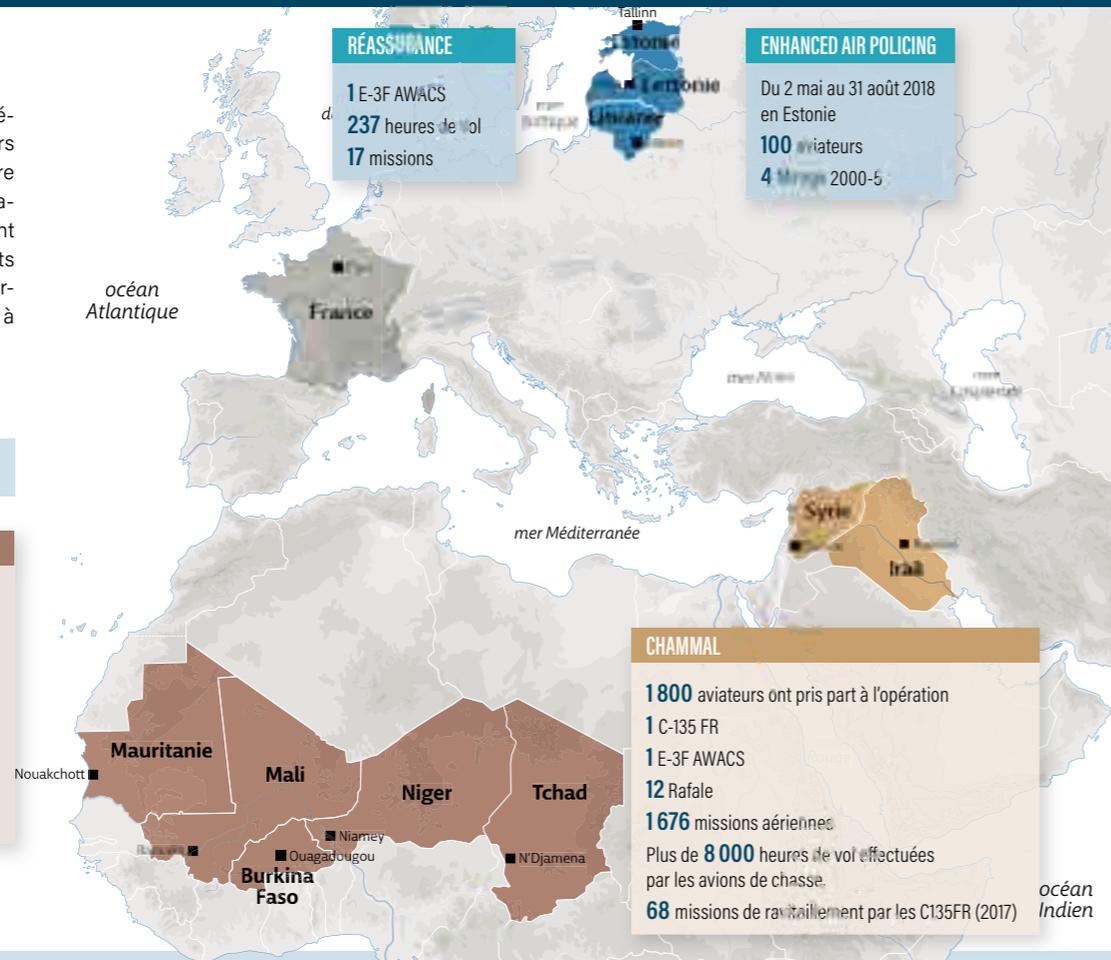
## DES OPÉRATIONS EXTÉRIEURES D'ENVERGURE

Fortement engagés en opérations extérieures au Sahel et au Levant, les aviateurs sont des acteurs essentiels de la lutte contre le terrorisme. Les différents théâtres d'opérations s'installent dans la durée et demandent alors une grande adaptation et des efforts considérables pour l'Armée de l'air. Ces interventions extérieures restent indispensables à la sécurité des Français.

### BARKHANE

- 8 Mirage 2000
- 1 C-135 FR
- 10 à 15 avions de transport
- 5 drones
- 2140 missions aériennes
- 40 000 militaires transportés
- 6 260 tonnes de fret acheminées
- 5 700 heures de vol pour le Reaper

Chiffres issus de la rétrospective CDAOA 2017



## ENTRE AVIATEURS

Tous les ans, et ce depuis 2013, l'Armée de l'air organise la journée de l'aviateur. Ainsi le mercredi précédant le 2 juillet de chaque année, l'ensemble des militaires arborant le charognard fêtent cette journée qui est la leur. À cette occasion, ils se réunissent en famille, entre aviateurs et passionnés autour

d'événements sportifs, artistiques ou culturels organisés sur l'ensemble des emprises de l'Armée de l'air, en France métropolitaine, dans les territoires outre-mer ou bien à l'étranger. C'est ainsi l'occasion de réaffirmer la fraternité existante entre tous les aviateurs, unis sous le même uniforme et de se rappeler des anciens frères d'armes.



### Zoom sur un ancien frère d'armes

2018 marque le centenaire de la fin de la 1<sup>re</sup> Guerre Mondiale, l'occasion de revenir sur ces aviateurs, anciens frères d'armes et As de la Guerre. L'Armée de l'air compte 189 As de la Guerre. Même si Roland Garros n'a pas accédé au statut d'As (il n'avait que 4 victoires quand il a été abattu), son charisme et son ingéniosité avaient marqué l'Armée de l'air.



## EN INTERARMÉES DANS L'OPÉRATION IRMA

Le mercredi 6 septembre 2017, l'ouragan Irma frappait les Antilles de plein fouet. Rapidement, un véritable pont aérien se met en place depuis la métropole et permet d'acheminer des moyens matériels et humains. Une coopération interarmées peut alors s'instaurer, permettant aux armées de travailler ensemble avec un même objectif: secourir et protéger les

populations ainsi que rétablir le plus rapidement possible l'électricité, communication et ravitaillement en eau et vivres. La pleine mobilisation et la réactivité des armées assurent le maintien de l'ordre, l'assistance sanitaire aux populations et la reconstruction de Saint-Martin et Saint-Barthélemy. Aviateurs, soldats, marins, tous étaient unis, sous leur uniforme respectif, par leur engagement dans cette opération.

## SUR LE TERRITOIRE NATIONAL ET EN OPÉRATIONS EXTÉRIEURES



## 2018 : ANNÉE DE « MODERNISATION » DES CAPACITÉS DE L'ARMÉE DE L'AIR

Entre poursuite de la modernisation de son outil de combat et accueil de nouvelles capacités

L'année 2018 sera sans conteste une année charnière pour les aviateurs dans la modernisation des capacités opérationnelles des aéronefs de l'Armée de l'air. Transition vers le « tout Rafale », poursuite de la montée en puissance de l'A400M, arrivées du C-130J Super Hercules et de l'A330 MRTT Phénix, l'Armée de l'air s'inscrit dans une phase de modernisation.



### FORMAT DE L'ARMÉE DE L'AIR FIN 2025



12 avions ravitailleurs MRTT Phénix

Accélération des livraisons d'ici à 2023.



25 Airbus A400M Atlas

Livraison de 11 appareils sur la période. Développement des capacités tactiques.



4 SUPER HERCULES C-130J

2 C-130J-30  
2 KC-130J



129 RAFALE

Lancement du standard F4.  
Livraison de 27 appareils sur la période.



55 Mirage 2000 D

Rénovés.



**14<sup>e</sup>** A400M Atlas livré à l'Armée de l'air le 16 mars 2018. L'appareil a rejoint la base aérienne d'Orléans le 20 mars.

### UNE NOUVELLE ÈRE POUR LA FLOTTE DE TRANSPORT

Deux nouveaux aéronefs font leur entrée cette année dans la flotte des transporteurs de l'Armée de l'air, le premier pour le transport tactique ou d'assaut, le second pour les missions de ravitaillement.

Le C-130J Super Hercules a fait son arrivée en fin d'année 2017 sur la base aérienne d'Orléans-Bricy, marquant un premier tournant dans la modernisation de la composante aéroportée. S'inscrivant

dans le transport médian, le C-130J apporte une réponse à la pression opérationnelle à laquelle est soumise l'Armée de l'air sur les théâtres d'opérations. La livraison d'un deuxième C-130J-30 a suivi au cours du deuxième trimestre 2018 tandis que deux KC-130J disposant de capacité de ravitaillement en vol d'hélicoptères sont attendus en 2019.

Le premier avion de ravitaillement en vol Airbus A330 MRTT Phénix

se posera, quant à lui, en octobre prochain sur la base aérienne 125 d'Istres et fera entrer l'Armée de l'air dans une nouvelle dimension. Le Phénix, à la pointe de la technique,

remplacera progressivement le C135 qui constitue la flotte actuelle du groupe de ravitaillement en vol 2/91 « Bretagne » et celle de l'escadron de transport 60 « Estérel ».

### LE PASSAGE AU « TOUT RAFALE » DES FAS

L'année 2018 marque également le retrait du Mirage 2000N et le passage au « tout Rafale » pour les forces aériennes stratégiques. L'Armée de l'air compte en effet sur la polyvalence de cet aéronef, capable de remplir l'ensemble des missions stratégiques: dissuader, protéger et intervenir. Après le retrait progressif des Mirage 2000N de la posture de

dissuasion, un second escadron équipé de Rafale B, après l'EC 1/4 « Gascogne », sera pleinement opérationnel en 2018 au sein de la 4<sup>e</sup> escadre de chasse de Saint-Dizier. Les FAS mettront alors en œuvre la moitié de la flotte Rafale de l'Armée de l'air.



#### Le Rafale

<b>Envergure:</b>	10,80 m
<b>Longueur:</b>	15,27 m
<b>Hauteur:</b>	5,34 m
<b>Vitesse Max:</b>	Mach 1.8+/750 kts
<b>Vitesse d'approche:</b>	120 kts
<b>Longueur de décollage:</b>	400 m
<b>Taux de montée:</b>	+300 m/sec
<b>Plafond opérationnel:</b>	+15 240 m
<b>Facteur de charge:</b>	- 3G/+10G

*Le projet de loi de programmation militaire prévoit la rénovation de 55 Mirage 2000D. À très court terme, cette rénovation vise à unifier l'ensemble de la flotte M2000D vers un standard modernisé avec de nouvelles capacités dont l'adjonction d'un pod canon.*



### LE PC-21, NOUVEL AÉRONEF DE FORMATION

Au cœur du programme FOME-DEC (Formation Modernisée et Entraînement Différencié des Équipes de Chasse), les premiers exemplaires du PC-21 destinés à l'Armée de l'air seront livrés fin 2018. Les premiers équipages ont débuté leur formation fin mai 2018 chez Pilatus en amont de l'arrivée des avions. L'Armée de l'air devient de fait le second opérateur de PC-21 en Europe, après la Suisse et le 8<sup>e</sup> client militaire au niveau

mondial. L'aéronef propulsé par un turbopropulseur PT6A-68B est en service dans de nombreux pays, dont la Suisse, la Jordanie, les Émirats arabes unis, le Qatar, l'Arabie Saoudite, Singapour et l'Australie. Son atout majeur réside dans son système de mission moderne, possédant des capacités de simulation embarquée. Son cockpit affiche trois écrans à cristaux liquides et dispose d'une visualisation tête haute (VTH).

# PRÉSENTATION DU DÉFILÉ

Le 14 Juillet des aviateurs

Chaque année, le 14 Juillet marque la rencontre entre les Français et leurs armées. Pour cette édition 2018, la fraternité d'armes et l'engagement des militaires aux Antilles après le passage des ouragans Irma et José sont mis à l'honneur. Tous deux reflètent l'engagement des militaires et leur sens du service, des valeurs inhérentes aux armées françaises.



Zoom sur le défilé aérien en quelques chiffres

## 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).

## DÉROULÉ DU DÉFILÉ DE L'ARMÉE DE L'AIR

Le défilé aérien, ouvert par la Patrouille de France, démarre lorsque le Président de la République prend place dans la tribune d'honneur : c'est le moment « H », aux environs de 10 h 30.

Cette année, le général de division aérienne Cousin dirigera le défilé aérien, selon le déroulé suivant :

### Défilé aérien d'ouverture :

Défilé aérien d'ouverture avec les aéronefs de l'Armée de l'air.

### Défilé des troupes à pied :

L'Armée de l'air sera représentée par deux écoles : l'École de l'Air et l'École de formation des sous-officiers et par deux bases aériennes. (La base aérienne 107 de Villacoublay et la base aérienne 709 de Cognac).

### Défilé aérien, voilures tournantes :

Présentant 5 hélicoptères de l'Armée de l'air, il démarrera à « H' », soit environ quarante-cinq minutes après « H ».

64 avions dont 56 de l'Armée de l'air et 29 hélicoptères dont 5 de l'Armée de l'air survoleront la capitale pour le défilé du 14 juillet 2018



## LE GÉNÉRAL DE DIVISION AÉRIENNE COUSIN

Issu de la promotion 1984 « Général Guéron » de l'École de l'Air et breveté pilote de chasse en 1987, le général Vincent Cousin est le commandant en second du commandement

de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA) depuis septembre 2017. Tout au long de sa carrière, il occupe successivement des postes en unité (commandant d'escadrille de reconnaissance sur Mirage F1 CR, commandant de l'escadron de reconnaissance stratégique 1/91 « Gascogne », leader de la Patrouille de France), en états-majors (bureau instruction au sein de la Force aérienne de combat, division Plans Finances à l'état-major des armées), en cabinet ministériel (adjoint au chef du cabinet militaire du Premier ministre) et en ambassade (attaché de l'air, puis attaché de défense aux États-Unis de 2014 à 2017). Il totalise 3 300 heures de vol et 164 missions de guerre. Officier de la Légion d'honneur et de la Légion du Mérite (USA), commandeur de l'Ordre national du mérite et décoré de la médaille de l'Aéronautique, il dirige cette année pour la première fois le défilé aérien du 14 Juillet.



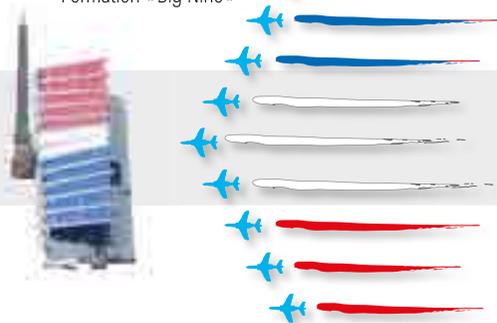
# DÉFILÉ AÉRIEN D'OUVERTURE





## 9 ALPHAJET

Patrouille de France  
Formation « Big Nine »



**H (H≈10h30)**

Ouverture du défilé

## 1 C135

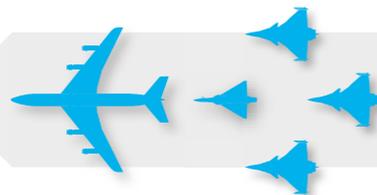
GRV 2/91 « Bretagne »

## 1 MIRAGE 2000 N

EC 2/4 « La Fayette »

## 3 RAFALE B

EC 1/4 « Gascogne »



40"

**H + 0' 40"**

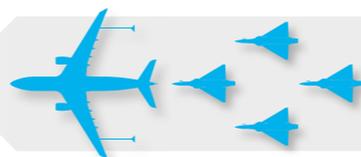
2018 : modernisation  
de la composante aéroportée

## 1 A330 MRTT PHÉNIX

GRV 2/91 « Bretagne »

## 4 MIRAGE 2000 D

3<sup>e</sup> escadre de chasse



40"

**H + 1' 20"**

Projection de Puissance : Opération *Barkhane*  
75 ans 3<sup>e</sup> escadre de chasse

## 1 C135

GRV 2/91 « Bretagne »

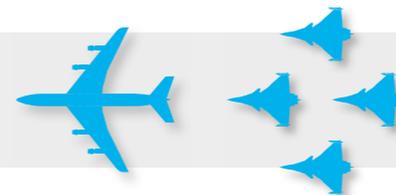
## 2 RAFALE C

## 1 RAFALE B

30<sup>e</sup> escadre de chasse

## 1 RAFALE B

4<sup>e</sup> escadre de chasse



40"

**H + 2' 00"**

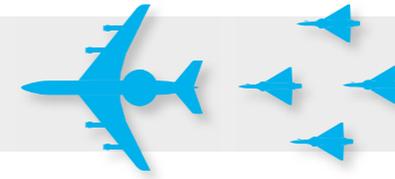
Connaissance, anticipation, intervention  
Opération *Chammal*

## 1E-3F

EDCA 00.036 « Berry »

## 4 MIRAGE 2000-5

EC 1/2 « Cigognes »



40"

**H + 2' 40"**

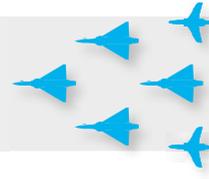
Protection du territoire national  
2018 : opération *EAP* en Estonie

## 4 MIRAGE 2000 RDI

EC 2/5 « Île de France »

## 2 ALPHAJET

EE 3/8 « Côte-d'Or »



40"

**H + 3' 20"**

Projection de Puissance et préparation  
opérationnelle des équipages

# DÉFILÉ AÉRIEN D'OUVERTURE

Les aéronefs de l'Armée de l'air

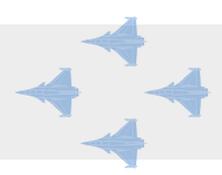
■ Armée de l'air ● ■ Marine ■ Belgique ■ Allemagne ■ Sécurité civile ■ Singapour

**2 ALPAJET NG**  
**1 ALPAJET BELGE**  
 ETO  
**2 ALPAJET**  
 EAC  
**1 M346 SINGAPOURIEN**



40"  
**H + 4'00"**  
 Formation et  
 Entraînement

**4 RAFALE M**



40"  
**H + 4' 40"**  
 Groupe aérien embarqué  
 Projection de Puissance

**1 ATL2**  
**1 FALCON 50**



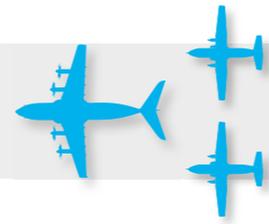
1'00"  
**H + 5' 40"**  
 Aviation de patrouille  
 et de surveillance maritime

**1 A340 AIRBUS**  
 ET 3/60 Esterel



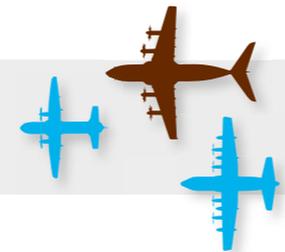
40"  
**H + 6'20"**  
 Fraternité d'armes : Opération Irma

**1 A400M**  
 61e escadre de transport  
**2 CASA**  
 ET 1/62 « Vercors »  
 ET 3/62 « Ventoux »



20"  
**H + 6'40"**

**1 C160 TRANSALL**  
 64e escadre de transport  
**1 C130J**  
 62e escadre de transport  
**1 A400M ALLEMAND**



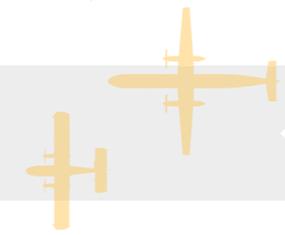
40"  
**H + 7' 20"**  
 Fraternité d'armes :  
 Coopération Franco-Allemande

**4 XINGU**  
 EAT



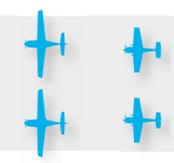
1'00"  
**H + 8' 20"**  
 Formation et Entraînement

**1 BOMBARDIER CANADAIR**  
**1 DASH Q400**



30"  
**H + 8' 50"**  
 Sécurité civile

**2 SR 20**  
**2 EXTRA 330**  
 EVAA



40"  
**H + 9' 30"**  
 50 ans équipe de voltige  
 de l'Armée de l'air



ET: escadron de transport EAT: école de l'aviation de transport EVAA: équipe de voltige de l'armée de l'air

# LA PATROUILLE DE FRANCE EN OUVERTURE DU DÉFILÉ

Elle fête cette année, ses 65 ans

Après une saison 2017 mémorable, marquée notamment par une tournée aux États-Unis, la Patrouille de France est une nouvelle fois au rendez-vous pour ouvrir le défilé aérien. Cette année encore, ses 9 Alphajet lanceront le top départ en formation « Big Nine ».



## Zoom sur une histoire de confiance

La Patrouille de France est la seule unité de l'Armée de l'air au sein de laquelle les pilotes s'installent dans leurs appareils sans faire de tour avion, laissant cette responsabilité à leur mécanicien personnel. Une histoire de confiance. De plus, à la PAF, la tradition veut que ce soit le mécanicien de piste qui choisisse le pilote qu'il suivra pendant toute l'année. Il s'agit d'une coutume unique dans l'Armée de l'air.

## 65 ANS D'HISTOIRE

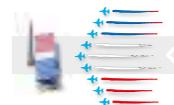
À l'aube de ses 65 ans, la Patrouille de France reste le reflet des unités opérationnelles de l'Armée de l'air, du savoir-faire de sa formation, mais également de la confiance mutuelle des personnes qui la composent. Au-delà de ses acrobaties, la PAF c'est aussi un cadre exigeant, maîtrisé de bout en bout par une chaîne humaine aux maillons indissociables, du hangar aux cockpits. Sous la cocarde bleu, blanc, rouge, la PAF représente l'ensemble des aviateurs engagés tout en perpétuant les traditions des pionniers de l'aviation. Elle témoigne depuis 65 ans de la fraternité d'hommes et de femmes n'ayant eu de cesse de se dépasser pour réaliser une mission exaltante.

## AMBASSADRICE DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE LA FRANCE

Durant la saison estivale des meetings aériens, l'équipe réalise une quarantaine de démonstrations officielles en France, en Europe et dans le monde, à raison de deux par week-end. Outre les démonstrations en meeting, la Patrouille de France effectue des défilés aériens dans le cadre de commémorations, d'inaugurations ou d'ouvertures d'événements. Toutes ces démonstrations contribuent, de près ou de loin, au rayonnement de la France. Cette année encore c'est mission réussie pour ses 9 pilotes et ses 36 mécaniciens, tous issus d'escadrons de combat et qui ont vocation à y retourner à l'issue de leur passage à la PAF.

*Pour suivre toutes les actualités de la Patrouille de France et connaître les dates des meetings 2018 :*

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



**Le Japon et Singapour sont cette année les invités d'honneur du défilé. Un avion M346 de la Force Aérienne de la République de Singapour accompagnera les avions français au cours du défilé aérien.**

### JAPON

L'année 2018 marque le 160<sup>e</sup> anniversaire de l'établissement des relations diplomatiques entre la France et le Japon. Les relations militaires, technologiques et industrielles des deux pays, qui remontent à l'ère Meiji, sont en plein essor. La France et le Japon se rejoignent sur leur engagement commun contre le terrorisme, par l'adoption de mesures destinées à prévenir l'extrémisme et à lutter contre la constitution de filières terroristes et leurs sources de financement. Une coopération dans le domaine de la cybersécurité a également été initiée dès 2014, les deux pays partageant leur analyse sur les menaces qui pèsent actuellement sur nos sociétés.



### SINGAPOUR, NATION PARTENAIRE

Pays dynamique ayant les forces armées les plus modernes de la région, Singapour est l'un des principaux partenaires de l'Armée de l'air en Asie du Sud Est. La coopération bilatérale entre l'Armée de l'air et la Republic of Singapore Air Force (RSAF) est historique. Elle comprend l'accueil d'un cadet à Salon de Provence et est surtout portée par la présence depuis 20 ans, sur la BA 120 de Cazaux, d'un escadron singapourien (150 Sqn) pour la formation avancée sur M346 de leurs pilotes de chasse. Cette implantation à Cazaux illustre la solidité de la relation bilatérale de défense. Il est à noter que les Singapouriens utilisent le PC21 pour la formation basique (formation en Australie).



### LE DÉTACHEMENT PERMANENT DE LA REPUBLIC OF SINGAPORE AIR FORCE

Ce détachement est une école de formation avancée « Advanced Jet Training » des pilotes de chasse, et depuis 2015 des navigateurs de combats, de la RSAF. Les élèves pilotes y passent 10 à 12 mois (8 mois environ pour les élèves navigateurs officiers système d'armes), ce qui constitue la dernière phase de leur formation qui dure au total 2 ans et demi environ.

Plus de 180 pilotes de chasse de la RSAF ainsi que 6 navigateurs officiers système d'armes ont été brevetés à Cazaux de 1998 à aujourd'hui. Actuellement, le détachement RSAF compte 130 Singapouriens sur la BA 120. 16 élèves singapouriens sont aujourd'hui présents au sein du 150 Sqn RSAF, répartis sur 5 promotions de pilotes de chasse et 2 promotions de Navigateurs Officiers Système d'armes.

Outre les cérémonies militaires locales auxquelles il participe activement, le détachement

singapourien prend part à de nombreuses manifestations commémoratives, culturelles, sportives et caritatives. Depuis 1998, le 150 Sqn RSAF a participé à 24 meetings de l'air.

### UNE COOPÉRATION OPÉRATIONNELLE

Dans le domaine de la coopération opérationnelle, la RSAF a déployé un KC-135R au Qatar, en 2016 en 2017, et dernièrement d'avril à juin 2018 au profit de la coalition engagée dans la lutte contre Daesh. Les appareils de l'Armée de l'air ont alors eu l'occasion de ravitailler sur ce KC-135R. Dans le cadre de l'acquisition de l'ASTER 30 et de sa livraison en 2018, le groupe de travail GBAD (Ground Base Air Defense) entre l'Armée de l'air et la RSAF, créé lors de la réunion d'état-major air en 2016, constitue également le début d'une autre coopération à long terme. Au-delà de cette coopération technique existante, Singapour a également demandé à développer une coopération opérationnelle à partir de 2018.



# MODERNISATION DE LA COMPOSANTE AÉROPORTÉE DES FAS

L'Armée de l'air tournée vers l'avenir

Depuis 1964, des avions équipés d'armement nucléaire sont prêts à décoller dans les plus brefs délais dans le cas où nos intérêts vitaux seraient menacés. Ce sont les missions dévolues aux forces aériennes stratégiques.

## LES FORCES AÉRIENNES STRATÉGIQUES

Elles assurent la permanence opérationnelle de la composante aéroportée de la dissuasion nucléaire française, une mission fondamentale de l'Armée de l'air. Elle permet, selon un contrat fixé par le Président de la République, 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 dès lors à la sécurité de l'Alliance atlantique ainsi qu'à celle de l'Europe.

## LA MISSION DE DISSUASION

La mission de dissuasion constitue la pierre angulaire du concept de défense français. Les forces aériennes stratégiques interviennent sur l'ensemble du spectre des missions conventionnelles des armées françaises, tout en respectant le contrat de posture nucléaire. Elles réalisent également des missions offensives dans la profondeur, au travers de raids de longue durée. Au titre de leur expérience et des exigences de la mission de dissuasion, les forces aériennes stratégiques sont également expertes pour les missions dites « d'entrée en premier ». Elles illustrent la maturité opérationnelle de l'Armée de l'air, qui prouve chaque jour sa crédibilité face aux autres nations.



*Outre la dissuasion nucléaire, les unités des forces aériennes stratégiques participent à l'ensemble des opérations conventionnelles.*

## DES FORCES POLYVALENTES

Des équipages des forces aériennes stratégiques (FAS) occupent depuis ces dernières années une place significative dans les dispositifs aériens déployés en opérations extérieures. Opérations Barkhane ou Chammal, les avions et équipages des FAS sont impliqués sur de nombreux fronts. Depuis leur création, les FAS ont ainsi contribué à la diffusion d'un savoir-faire unique dans les unités conventionnelles. C'est, par exemple, le cas de la capacité à pénétrer en

premier et en profondeur dans des espaces fortement protégés. Elles sont également une référence pour le tir de missile de croisière. Ces modes d'action sont inscrits dans l'ADN des FAS.

Depuis juillet 2012, les équipages Rafale des FAS participent régulièrement à l'alerte de défense aérienne dans le cadre de la posture permanente de sûreté aérienne. L'escadron de chasse 1/4 « Gascogne » couvre ainsi les cinq fonctions stratégiques qui lui ont été fixées par le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale de 2013.



## LES EXPERTS DU RAVITAILLEMENT EN VOL

Le soutien des ravitailleurs du « Bretagne », l'unité spécialisée dans le ravitaillement en vol, est fondamental dans une opération. Ses aviateurs accomplissent à la fois des missions d'entraînement quotidienne au profit des avions de chasse ou de l'E3F, 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, former le personnel et assurer son maintien en

condition opérationnelle. Cette aptitude à se projeter à très longue distance fait partie intégrante de l'Armée de l'air. Enfin, dans le cadre de la posture permanente de sûreté aérienne, un C135 du 2/91 Bretagne est en alerte permanente à 24 heures. Ils ravitaillent l'ensemble des avions de combat français et étrangers engagés en opérations depuis des décennies. Ils tiennent des alertes spécifiques et réalisent des missions relevant du transport logistique, des évacuations sanitaires et des missions de service public.



## Le Mirage 2000N

- 1<sup>er</sup> vol le 3 février 1983 à Istres
- 30 ans de service opérationnel
- 4 territoires d'opérations extérieures (ex Yougoslavie, Lybie, Irak-Syrie, BSS)
- 10 heures d'autonomie en vol avec ravitaillement
- 9 points d'emport (sous les ailes et ventral) avec des capacités armement conventionnel et nucléaire
- 1<sup>er</sup> avion équipé du missile nucléaire ASMPA
- Plus longue mission en opération conventionnelle : 8 h 10 en Lybie
- Participe à la mise en œuvre de la dissuasion nucléaire aéroportée depuis le 1<sup>er</sup> jour de mise en service opérationnel et ce, jusqu'à son retrait.
- Dernières OPEX en BSS en fin d'année 2017



## LES DERNIÈRES HEURES DU MIRAGE 2000N

Le Rafale B succède au Mirage 2000N au sein de l'escadron de chasse 2/4 «La Fayette». Au terme de plus d'un quart de siècle de service opérationnel, le Mirage 2000N n° 353 prend sa retraite.



Cet avion est désormais exposé sur la Base Aérienne 113 de Saint-Dizier, aux abords immédiats du bâtiment qui accueillera l'Escadron de Chasse 2/4 «La Fayette» équipé de son successeur, le Rafale B, cet été. La transformation sur Rafale biplace permettra à cet escadron des forces aériennes stratégiques de maintenir son avance technologique. En septembre 2018, les Rafale équiperont l'ensemble de la flotte aérienne de combat des FAS. Le programme Rafale continue cependant à évoluer pour s'adapter aux besoins opérationnels.

## OPÉRATIONNEL JUSQU'À LA FIN

Même si le Mirage 2000N se prépare à effectuer son ultime salut à la Nation, l'aéronef est toujours au rendez-vous des opérations. Les équipages de l'escadron de chasse 2/4 «La Fayette» d'Istres sont ainsi engagés en opérations extérieures et impliqués dans la mission de dissuasion. L'avion reste également utilisé pour les entraînements.

## L'ÈRE DU RAFALE

Depuis 2010, les FAS sont entrées dans l'ère Rafale. Cet avion est l'un des piliers sur lesquels les forces de dissuasion reposeront pendant les 25 prochaines années. Avec ses capacités accrues, comparées à celles du Mirage 2000N, le Rafale se distingue par sa polyvalence. Il peut emporter six missiles air-air Mica, en plus de son missile air-sol

moyenne portée amélioré. Il est en mesure d'assurer à la fois sa propre protection et celle des autres appareils d'un raid. Sa discrétion et ses moyens d'autoprotection sont aussi des atouts majeurs pour les missions de pénétration. Son radar RBE2 est capable d'accomplir aussi bien des missions air-air qu'air-sol. Quant à la liaison de données tactiques L16, elle accroît significativement la

capacité à maîtriser la situation tactique et la perception de la menace. Enfin, son système de guerre électronique Spectra est capable de repérer et de brouiller les systèmes de détection adverses.

## UN FUTUR ESCADRON RAFALE

La transition est déjà bien amorcée. Dès l'été 2017, un noyau dur

issu de l'escadron de chasse 1/4 «Gascogne» et de l'escadron de transformation Rafale (ETR) a formé le 5/4, échelon précurseur du futur 2/4 sur Rafale. Cet été, les escadrons de chasse 1/4 «Gascogne» et le 2/4 «La Fayette» seront regroupés dans la 4<sup>e</sup> escadre de chasse de Saint-Dizier.



## PROJECTION DE PUISSANCE

Les aviateurs en opérations extérieures

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. Cette projection de puissance repose sur un tandem composé de chasseurs et de ravitailleurs, indispensables à toute opération extérieure.

### L'A330 MRTT: UN NOUVEL AVION MULTI RÔLE

L'arrivée de l'A330 MRTT (Multi-Rôle Tanker Transport) Phénix ouvre une nouvelle dimension à l'Armée de l'air. 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 et 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 « Esterel ».

Le Phénix contribuera à l'ensemble des cinq fonctions stratégiques du Livre Blanc sur la défense et la sécurité nationale. 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

 <b>MRTT Phénix</b> 50 tonnes de carburant délivrées pour une autonomie de 4 h 30 sur zone à 2 000 km	 <b>MRTT Phénix</b> 40 tonnes à 7 000 km	 <b>MRTT Phénix</b> 271 passagers à 10 000 km	 <b>MRTT Phénix</b> Jusqu'à 10 modules Morphée à 12 000 km	 <b>MRTT Phénix</b> Relais de commandement (SATCOM puis SATCOM HD). Relais renseignement
 <b>C135FR/KC135RG</b> 7 tonnes de carburant délivrées pour une autonomie de 4 h 30 sur zone à 2 000 km	 <b>Airbus A310-300</b> 29 tonnes à 5 000 km	 <b>Airbus A310-300</b> 185 passagers sur 5 200 km	 <b>C135FR/KC135RG</b> Jusqu'à 8 modules Morphée à 8 000 km	 <b>C135FR/KC135RG</b> Relais commandement (Iridium)
 <b>Airbus A340-200</b> 41 tonnes à 11 500 km	 <b>Airbus A340-200</b> 279 passagers sur 11 800 km	 <b>C135FR/KC135RG</b> 25 tonnes à 8 000 km	 <b>C135FR/KC135RG</b> 73 passagers sur 9 000 km	

*Le « Phénix » remplacera, à terme, la flotte de C135. Il est indispensable à la défense pour continuer à réaliser l'ensemble de ses missions. Ses capacités d'emport, de ravitaillement en vol...*

### LE FUTUR ÉQUIPAGE

L'équipage d'un « Phénix » est composé de deux pilotes auxquels s'ajoutent des opérateurs de ravitaillement en vol (ORV) et du personnel navigant cabine (PNC) en fonction des missions à réaliser. Les premiers pilotes œuvrant sur le Phénix ont fait l'objet d'une sélection attentive. Ils ont été choisis parmi les pilotes C135 du groupe de ravitaillement en vol 2/91

« Bretagne » en raison de leur expérience sur la mission ravitaillement en vol, et les pilotes d'A340/A310 de l'escadron de transport 3/60 « Esterel » pour leur expérience sur la mission de transport stratégique.

Début 2018, six pilotes ont reçu une formation sur A330 civil puis une formation sur les différents systèmes militaires du MRTT au sein d'AD&S. L'Armée de l'air a également anticipé la formation. Deux pilotes ont ainsi

bénéficié d'un échange sur MRTT au Royaume-Uni pour l'un et en Australie pour l'autre.

### LE PLAN TAM 23: L'AVENIR DES TRANSPORTEURS

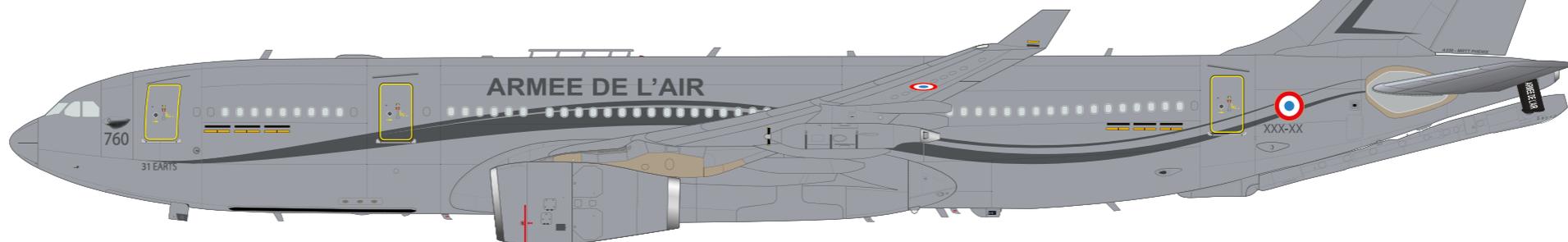
La mutation en cours des flottes de transport, avec des avions tactiques à allonge stratégique du type A400M, nécessite de repenser et d'adapter les modes d'action. Le plan TAM 23 (Transport

Aérien Militaire) couvre ainsi un très large spectre de domaines allant des moyens techniques à la préparation opérationnelle des ressources humaines aux besoins en infrastructure et en équipement des bases aériennes. D'ici 2023, le transport militaire tactique aura franchi trois étapes majeures:

- la fin de vie du Transall (sauf les Gabriel qui seront prolongés de quelques années),
- la capacité pleine et entière de l'A400M avec à cette orée, une vingtaine d'appareils équipant deux escadrons,
- la pleine capacité pour le C-130J, avec notamment la capacité de ravitaillement en vol des hélicoptères puis des chasseurs.

Ce plan a pour objectif de parvenir, à l'horizon 2030, à un format d'une cinquantaine d'avions de forte capacité, de nouvelle génération ou modernisés et 27 Casa 235. Quant à la flotte C130H, elle fera l'objet d'une modernisation qui débutera cette année, pour renforcer son aptitude aux opérations spéciales. Elle sera également intégralement transférée à Évreux à l'horizon 2025.

*... et son allonge démultiplie les capacités d'intervention immédiate de la France à partir de la métropole que ce soit pour la projection de puissance (ravitaillement en vol) ou la projection de force (transport stratégique).*



C'est dans l'actu...

L'A330 MRTT Phénix est une des principales illustrations de la modernisation des capacités de l'Armée de l'air qui s'opère en 2018. Le premier exemplaire de ce Phénix atterrira sur la base aérienne 125 d'Istres en octobre 2018 et sa mise en service opérationnelle est annoncée pour 2019. Les douze premiers Phénix seront livrés d'ici 2023.

## PROJECTION DE PUISSANCE

Les aviateurs en opérations extérieures

**Les Mirage 2000D défilant mettent à l'honneur l'ensemble des aviateurs engagés sur tous les théâtres d'opérations. Au même titre que les Rafale, ils participent à la projection de puissance. Depuis août 2014, les Mirage 2000D sont déployés sur deux détachements chasse dans le cadre de l'opération Barkhane et plus largement sur le théâtre AFCO (Afrique centrale et de l'Ouest).**

### LE MIRAGE 2000D

En service depuis 1993, le Mirage 2000D dispose d'une expérience de près de 20 ans dans l'engagement en continu en opérations extérieures.

Sa capacité de tir de munitions guidées laser permet des tirs de précision indispensables en soutien des troupes au sol imbriquées avec l'ennemi et à la maîtrise de l'effet des armements. Le Mirage 2000D dispose également de capacités tout temps et jour-nuit essentielles sur les théâtres d'opérations, il peut ainsi effectuer des show of force et des tirs de munitions GPS dans toutes les conditions, même par vents de sable. Avec une autonomie de 10h avec ravitaillement en vol et 9 points d'emport, ce dernier est capable d'emporter des bombes de 250 kg non guidées,

des bombes de 250 kg à 1000 kg guidées laser et/ou GPS, des missiles de croisière SCALP et des missiles air-air d'auto-défense.

### UN CHASSEUR DE LA 3<sup>e</sup> ESCADRE

La 3<sup>e</sup> Escadre de Chasse de la base aérienne 133 de Nancy est en alerte permanente pour pouvoir agir depuis la métropole dès les premières heures d'un conflit ou se déployer dès les premiers jours d'un conflit sur un théâtre d'opération. Les plots permanents en Afrique peuvent également servir de point de départ pour intervenir sur une grande partie de l'Afrique (par exemple sur la RCA qui est hors zone Barkhane) ou se redéployer selon les besoins (ex: février 2016, redéploiement des avions de Niamey vers la Jordanie).



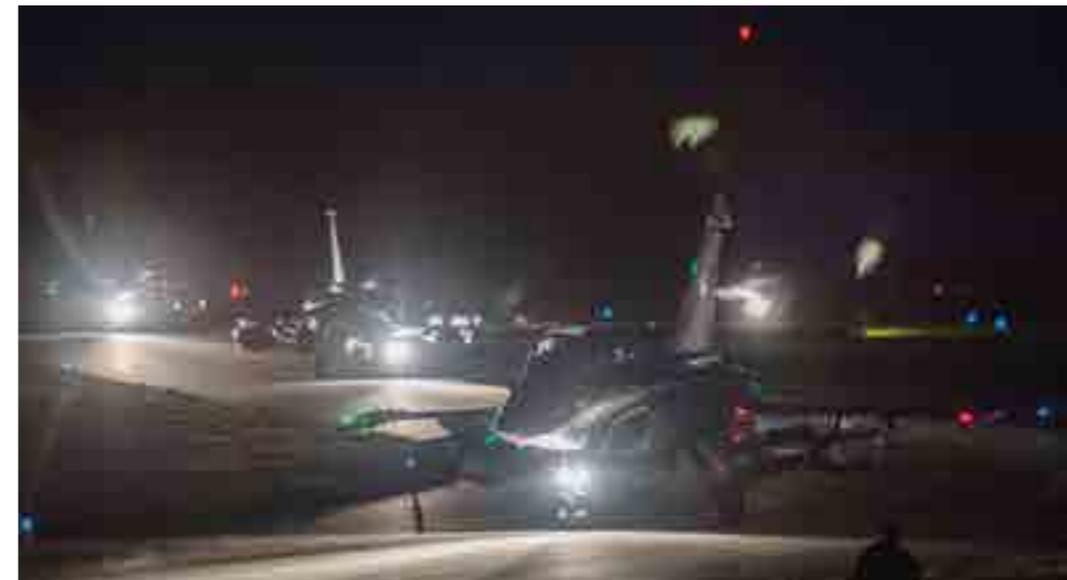
*Fidèles chasseurs de la 3<sup>e</sup> escadre, les Mirage 2000 sont de tous les conflits depuis plus de deux décennies. Ils sont aujourd'hui déployés dans l'opération Barkhane, à Niamey et à N'Djamena.*

### L'OPÉRATION DU 13 AVRIL EN SYRIE

Dans la nuit du 13 au 14, à 0100Z, sur ordre du président de la République, et en réponse à l'utilisation d'armes chimiques par le régime syrien à Douma, les Armées françaises ont mené aux côtés de leurs alliés américains et britanniques, une série

de frappes en Syrie par missiles de croisière. Ces frappes ont été menées à la fois depuis la mer et les airs. 12 missiles de croisière ont été tirés en coordination avec des frappes américaines et britanniques, permettant de détruire un complexe de deux emprises directement lié au stockage et à l'assemblage d'armes

chimiques par le régime syrien. L'analyse post-frappes des objectifs a montré que les deux cibles visées par les missiles français avaient été détruites. Ce raid est l'illustration de la capacité de l'Armée de l'air à se déployer sur de longues distances et ce, sans délai. L'intervention des aéronefs ayant décollés de la métropole,



témoigne d'un vrai savoir-faire des aviateurs et met en avant une capacité rare en Europe.

### LA MISSION PEGASE

Du 20 août au 4 septembre 2018, les aviateurs de l'Armée de l'air effectueront une projection aérienne en Asie du Sud Est. Cette projection est appelée la mission PEGASE (Projection d'un dispositif aérien d'envergure en Asie du Sud-Est). Elle est réalisée par trois Rafale B, un A400M de la BA 123 d'Orléans et un C135 de la BA 125 d'Istres avec cinq escales respectives en Indonésie, à Singapour, au Vietnam via un survol en Mer de Chine méridionale, en Malaisie, et en Inde.

Cette projection s'effectuera sur le trajet retour vers les E.A.U de l'exercice « Pitch Black ». Cet exercice, qui se déroulera en Australie du 27 juillet au 17 août, est un exercice majeur du Pacifique auquel l'Armée de l'air participe avec la projection des trois Rafale B en provenance de la BA 104 d'Al Dhafra aux Emirats Arabes Unis et d'un CASA-200 de la BA 186 de Nouméa en Nouvelle-Calédonie.

## LES UNITÉS DE LA 3<sup>e</sup> ESCADRE DE CHASSE FÊTENT LEURS 75 ANS

Au cœur des opérations aériennes actuelles

Forte de son histoire, la 3<sup>e</sup> escadre de chasse, qui opère sur Mirage 2000D, est au cœur des opérations aériennes. Recentrés sur l'activité opérationnelle, les trois escadrons de chasse nancéens qui la composent, répondent à la même organisation. Chacun dispose d'une vingtaine d'équipages de combat, appuyés par du personnel dédié aux opérations et au renseignement.

Installée sur la base aérienne 133 de Nancy-Ochey, la 3<sup>e</sup> escadre de chasse forme un ensemble cohérent entièrement tourné vers la réalisation des missions confiées aux Mirage 2000D. Les trois escadrons de chasse qui la composent, le « Navarre », le « Champagne » et l'« Ardennes », célèbrent les 75 ans de leurs appellations respectives. En 1944, la mission de la 3<sup>e</sup> escadre consiste à escorter et protéger, depuis l'Afrique du Nord, les convois maritimes alliés en Méditerranée. Elle participe ensuite aux missions de chasse

et de bombardement menées pour la libération du territoire national. Forts de ce long passé commun, les aviateurs de la « 3 » s'illustrent depuis plus de 20 ans sur tous les théâtres d'opérations. Si la vocation de la 3<sup>e</sup> escadre est d'être projetée, l'activité à Nancy est essentiellement axée vers la préparation opérationnelle. La formation des équipages de Mirage 2000D répond à une progression normée. Tout débute par un passage à l'escadron de transformation 4/3 « Argonne ». Durant trois mois, les équipages y découvrent leur nouvel appareil et des missions, à travers une quinzaine de vols pour les pilotes, doublés d'autant de séances de simulateurs. Cet entraînement permanent vise à faire fructifier l'expérience opérationnelle accumulée par la 3<sup>e</sup> escadre depuis ces 20 dernières années.

La « 3 » en chiffres

**45** à **50**

Mirage 2000D

**600** mécaniciens

**130** pilotes et navigateurs

### L'ESCADRON DE SOUTIEN TECHNIQUE AÉRONAUTIQUE « MALZÉVILLE »

Pour mener à bien ses missions, la 3<sup>e</sup> escadre s'appuie sur une unité dédiée à la maintenance aéronautique. L'ESTA 15/3 « Malzéville » assure, jour et nuit,

la mise en œuvre et le dépannage d'une flotte composée d'une cinquantaine de Mirage 2000D. Elle fête cette année ses 10 ans.



Ils nous racontent...



CAPITAINE ROMAIN, pilote, de l'escadron de chasse 2/3 « Champagne », et pilote sur Mirage 2000D « Couteau Delta » et ADJUDANT Christophe, mécanicien vecteur de l'escadron de soutien technique aéronautique 15/3 « Malzéville »

« Notre tandem est basé sur la confiance mutuelle entre le mécanicien et son pilote. Le mécanicien prépare l'avion et

transmet à l'équipage son avion pour le temps du vol. Il est garant du bon fonctionnement de la machine, le pilote l'aidera au retour du vol pour « débriefer » au besoin l'avion. Il s'agit plus d'un trio entre le mécanicien, son avion, et le pilote. **Ce tandem « mécano-pilote » est indispensable pour mener à bien nos missions opérationnelles. La confiance entre nous est la base de notre métier.** Mon rôle en tant que pilote est d'exploiter l'avion au mieux avant de le rendre à mon mécanicien. Ce dernier soucieux de son bon fonctionnement, attend de son pilote de débriefer les moindres détails au retour du vol. **En tant que mécanicien, chef d'équipe Vecteur, je suis responsable des dépannages du Mirage 2000D et ai pour vocation de rendre l'appareil 100 % disponible. Une relation de confiance s'est établie entre nous, les pilotes volent dans des avions que nous réparons.** Je monte dans l'avion en étant serein. Je sais pertinemment qu'il est opérationnel et que mon mécanicien ne m'aurait jamais laissé monter si cela n'était pas le cas. **Le mot de la fin - que signifie pour vous la fraternité d'armes ?** Il s'agit d'une relation quasi fusionnelle entre différents corps de métier travaillant dans un but commun : réaliser la mission. **Nous sommes une famille, nous sommes là les uns pour les autres à n'importe quel moment. »**

*Depuis son entrée en service, le Mirage 2000D est déployé sur les opérations extérieures. Les missions qu'il remplit avec succès reposent sur les équipages, du pilote au mécanicien.*



## INDISPENSABLE AUX OPÉRATIONS

Mis en œuvre par l'escadron de drones 1/33 « Belfort » de la base aérienne 709 de Cognac, ce drone MALE (moyenne altitude, longue endurance) est devenu incontournable dans les conflits modernes et joue un rôle majeur dans l'opération Barkhane de façon continue depuis janvier 2013. Discrétion, persistance sur zone et diffusion en temps réel des images sont les principales qualités des

drones Reaper déployés dans le cadre de l'opération Barkhane sur la base aérienne projetée de Niamey (Niger). Ces drones sont des appareils essentiels pour renseigner et agir dans la lutte permanente contre les groupes armés terroristes (GAT) qui est menée au Sahel. Ils le démontrent quotidiennement dans leur implication au sein des nombreuses opérations menées par la force Barkhane, mais également par leur action au profit des forces partenaires et des forces

internationales de la MINUSMA.

Au quotidien le détachement drones offre ainsi au commandement de la force Barkhane une grande variété de modes d'actions qui se traduisent par la recherche d'informations et de points d'intérêts afin de préparer les opérations, l'observation de zones afin de déceler et de suivre les activités suspectes des GAT, ou encore la protection des sites et l'appui des unités déployées au sol. Présents sur toutes les phases d'une

opération et forts d'un sens tactique éprouvé, les équipages des drones français sont également en mesure de coordonner et de diriger en temps réel l'action des différents effecteurs sur une zone d'opération. Ces opérations peuvent être planifiées, préparées de longue date avec les armées partenaires, ou d'opportunité, c'est-à-dire conduites de façon plus réactive sur la base de renseignements d'intérêt immédiat. Au cours d'un même vol, la zone d'action et de surveillance

d'un drone Reaper peut alors être modifiée sans préavis, en tenant compte de l'appréciation d'une menace particulière ou d'une zone d'intérêt qui deviendrait prioritaire.

Pour mettre en œuvre nuit et jour cette capacité le rôle des équipages est primordial. Chacun d'entre eux est composé d'un binôme pilote et opérateur capteur qui opère dans la cabine de pilotage du drone, et d'un binôme officier de renseignement et opérateur image qui occupe le cockpit renseignement.



C'est dans l'actu...

## 20 000 HEURES DE VOL POUR LES REAPER AU SAHEL

Les cinq MQ-9 Reaper de l'Armée de l'air ont franchi le cap des 20 000 heures de vol en opération dans la bande sahélo-saharienne. Les deux premiers drones MALE ont été déployés en janvier 2014, suivis en mai 2015 par un troisième exemplaire. Les 4<sup>e</sup> et 5<sup>e</sup> drones ont rejoint la flotte fin décembre 2016 - qui affichait alors 12 000 heures de vol au compteur. Le 6<sup>e</sup> drone est affecté à la formation et à l'entraînement des équipages de l'escadron de drones 1/33 Belfort, stationné sur la BA 709 de Cognac.



Le capitaine Sébastien nous raconte...



Breveté pilote de chasse en 2001 puis affecté sur la Base de Reims en tant que pilote sur Mirage F1 CR de 2001 à 2005, le capitaine Sébastien fut affecté à Cognac en tant que pilote de Harfang en 2010, puis pilote MQ9 Reaper. En 2013 il devient le premier pilote formé équipage mission sur MQ9 et en 2016 le premier pilote formé décollage et atterrissage. « Pour devenir pilote de drones, j'ai suivi une première formation théorique et pratique de 4 mois et demi à Holloman AFB (nouveau Mexique) pour apprendre à réaliser uniquement les missions opérationnelles sur MQ9 Reaper. Puis j'ai suivi une deuxième formation de 2 mois à Creech AFB (Nevada), qui elle

permet de réaliser les décollages et les atterrissages sur MQ9 ainsi que le recueil d'un avion en panne. J'ai participé à de nombreuses opérations extérieures permettant l'analyse tactique de l'équipage drone. Dans ce type de mission, les équipages peuvent être engagés sur plusieurs jours entre le début de l'opération et la fin. Les théâtres d'opérations de ces 10 dernières années démontrent que les drones sont devenus incontournables. Ils permettent aux chaînes de commandement d'avoir une couverture vidéo H24 sur une zone d'intérêt. La présence d'un système de drone est un critère prépondérant dans la préparation d'une mission. Les capacités optiques et embarquées permettent d'éviter les dommages collatéraux avant une frappe aérienne ou d'avoir une parfaite connaissance des positions ennemies avant un assaut terrestre. Pour toutes ces missions nécessitant une persistance sur zone il faut de la ressource humaine. Sur le territoire national, j'ai participé à plusieurs dispositifs de sécurité aérienne, notamment autour des commémorations du 6 juin 1944, de la finale de la coupe d'Europe de foot et des cérémonies du 14 juillet. **Le mot de la fin, que signifie pour vous la fraternité d'armes ?** La fraternité d'armes, c'est avant tout une solidarité qui permet de défendre, de soutenir son équipage, son escadron, son armée, son pays lorsqu'ils en ont besoin. »

**À l'image des chasseurs et ravitailleurs défilant aujourd'hui, le drone Reaper contribue lui aussi aux opérations.**

Le lieutenant-colonel Jérôme, commandant de l'escadron drone, nous raconte...



« Fort de 165 personnels, l'escadron de drones 1/33 « Belfort » est une prestigieuse unité de l'Armée de l'air, dont les traditions remontent à 1914. Escadron d'appartenance du commandant Antoine de Saint-Exupéry en 1944, cette unité est aujourd'hui équipée de drones MQ-9 Reaper, un avion piloté à distance bardé de capteurs optiques et radar. La demande exponentielle en capacités de renseignement sur les théâtres d'opérations se traduit par une augmentation considérable des besoins en personnel, depuis 4 à 5 ans. Les enjeux autour des drones sont majeurs. L'escadron est en première place d'une transformation profonde qui concerne les aspects ressources humaines (recrutement, formation), les particularités liées à l'entraînement des équipages Reaper, les systèmes de communication, l'insertion des drones dans les espaces aériens civils et militaires et « Fort de 165 personnels, l'escadron de drones 1/33 « Belfort » est une prestigieuse unité de l'Armée de l'air, dont les traditions remontent à 1914. Escadron d'appartenance du commandant Antoine de Saint-Exupéry en 1944, cette unité est aujourd'hui équipée de drones MQ-9 Reaper, un avion piloté à distance bardé de capteurs optiques et radar. La demande

exponentielle en capacités de renseignement sur les théâtres d'opérations se traduit par une augmentation considérable des besoins en personnel, depuis 4 à 5 ans. Les enjeux autour des drones sont majeurs. L'escadron est en première place d'une transformation profonde qui concerne les aspects ressources humaines (recrutement, formation), les particularités liées à l'entraînement des équipages Reaper, les systèmes de communication, l'insertion des drones dans les espaces aériens civils et militaires, l'arrivée de l'armement en 2019. Afin de faire face à ces enjeux, des évolutions sont en cours, notamment la création d'une escadre de surveillance, de reconnaissance et d'attaque à l'été 2018. Le Belfort sera alors armé pour faire face aux défis des opérations militaires, dans lesquelles « l'essentiel est invisible pour les yeux », comme le disait la figure tutélaire du Belfort. **Le mot de la fin, que signifie pour vous la fraternité d'armes ?** La fraternité d'armes se concrétise de manière tangible dans les discussions passionnées que les équipages Reaper ont à leur retour d'OPEX avec leurs collègues pilotes de chasse, d'hélicoptères, à propos de missions conjointes; refaire les instants décisifs de certaines opérations, les yeux dans les yeux, dans le cadre très informel d'une VAM qui nous ramène sur le sol national, telle est pour moi la matérialisation de cette fraternité militaire. »

*Complémentaires des avions habités, les drones sont à l'origine du déclenchement de la plupart des opérations militaires françaises au Sahel.*



# CONNAÎTRE, ANTICIPER, INTERVENIR

Les aviateurs déployés au Levant

Depuis plus de trois ans, les aviateurs de l'Armée de l'air sont engagés dans l'opération Chammal. Ces derniers mènent un combat ininterrompu contre les positions de Daech au Levant depuis la base aérienne projetée en Jordanie. Ils y démontrent leur capacité à produire dans la durée des effets de portée stratégique et à réduire les défenses de l'ennemi.

La base aérienne projetée est déclarée opérationnelle le 3 décembre 2014 et lance sa première offensive le 12 décembre 2014

## L'OPÉRATION CHAMMAL

Lancée le 19 septembre 2014, l'opération Chammal, mobilise aujourd'hui près de 1200 militaires français, et représente la participation des armées françaises à l'opération de

la coalition Inherent Resolve (OIR). Les aviateurs de l'Armée de l'air sont engagés dans l'opération Chammal en Irak en continu depuis septembre 2014 et interviennent en Syrie depuis le 8 septembre 2015.

Le Rafale est déployé sur la base aérienne projetée.

Le cap des 8 000 sorties aériennes est franchi.

2014

2015

2016

2017

2018

Le théâtre s'étend à la Syrie et la France annonce une intensification de ses frappes suites aux attentats qu'elle subit en 2015.

La fin des symboles, les villes de Mossoul, Tal Afar, Hawijah, Al Qaïm et Rawah sont reprises.

À ce jour, 10 Rafale (4 Rafale en Jordanie et 6 Rafale aux Émirats arabes unis), un C135 et un E-3F compose le dispositif capacitaire de l'Armée de l'air pour l'opération Chammal.



## LA BASE AÉRIENNE PROJETÉE

Trois ans après sa création, la base aérienne, 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.

La BAP jordanienne est impliquée depuis le 6 décembre 2014 dans ces opérations. En quelques semaines, l'Armée de l'air déployait un système de combat complet, permettant à nos avions de remplir les missions d'appui aérien

*Le 3 décembre 2017, une cérémonie marquait les trois ans d'existence de la base aérienne projetée au Levant, un événement qui a marqué les aviateurs.*



sur la zone de conflit, en Irak puis en Syrie. C'est aussi depuis cette base, que les militaires ont réagi fermement aux attaques perpétrées à Paris, le 13 novembre 2015. Depuis, les militaires poursuivent sans relâche leurs engagements et la base aérienne projetée s'est définitivement imposée par son efficacité. Elle le prouve au quotidien à travers notamment :

- un positionnement au plus près du théâtre et des objectifs,
- une activité permanente de

- jour comme de nuit,
- une intensité des opérations aériennes: les chasseurs sont en mesure d'agir sans ravitaillement,
- un haut niveau d'autonomie et de réactivité,
- des matériels de qualité, à l'image du Rafale,
- une structure opérationnelle excellemment bien accueillie par le pays hôte,
- un engagement aérien – pré-requis des actions terrestres alliées.

*Depuis plus de trois ans, les aviateurs français de l'opération Chammal sont animés par un seul objectif : défaire Daech.*



## LE RAFALE

Le Rafale, mis aujourd'hui à l'honneur par la 30<sup>e</sup> escadre de chasse, réalise quotidiennement les missions de la Base aérienne projetée au Levant. Cet aéronef permet de combiner plusieurs missions sur un même vol, le Rafale est en effet capable de répondre aux missions opérationnelles suivantes :

- pénétration et frappe nucléaire,
- pénétration et attaque au sol,

- appui feu rapproché,
- défense et supériorité aérienne,
- intervention à grande distance avec ravitaillement en vol,
- reconnaissance tactique et stratégique.

Le Rafale est un avion de combat omnirôle à la survivabilité optimisée (discrétion et perception de l'environnement). Ses caractéristiques font de lui un atout décisif dans la conduite des opérations des armées françaises.



### C'est dans l'actu...

En 2019, la version F3-R du Rafale intégrera les capacités suivantes :

- le missile air-air longue portée METEOR,
- des évolutions sur son système de guerre électronique SPECTRA et sur l'intégration des liaisons de données,
- la nacelle de désignation laser de nouvelle génération TALIOS,
- l'intégration des dernières capacités Armement Air Sol Modulaire,
- un système d'anti-collision avec le sol



### Zoom sur le raid aérien du 13 avril en Syrie

Dans la nuit du 13 au 14 avril 2018, 6 avions ravitailleurs C135 étaient mobilisés au-dessus de la Syrie, soit 50 % de la flotte totale. Ils ont permis d'effectuer 5 ravitaillements par chasseur, cumulant au total 10 heures de vol.



### Le sergent Mathilde nous raconte...



« Après l'obtention de mon baccalauréat, j'ai été sélectionnée pour suivre une formation de mécanicien avion et aujourd'hui je suis opératrice en ligne ou « pistard » et j'assure les départs avion. Pour ma première opération extérieure, j'ai été déployée en Jordanie, dans le cadre de l'opération Chammal. L'opératrice en ligne joue un rôle central dans l'opérabilité des activités aériennes. Responsable de la préparation avant vol, le « pistard » inspecte l'aéronef pendant le tour avion avec le pilote, puis il l'aide à s'installer dans le cockpit. Enfin, il jette un dernier regard technique avant le départ et guide

l'avion pour quitter son emplacement de stationnement. Au retour de mission, il est le garant de la remise en œuvre de l'avion, depuis l'inspection après vol au plein de carburant. Il coordonne toutes les étapes qui permettront à l'avion d'être à nouveau disponible pour la prochaine mission. Le fait de voir rentrer un Rafale qui a rempli sa mission sans problème concrétise aussi notre travail de mécanicien et notre présence en opération extérieure. »



**300** missions de ravitaillement en vol ont été réalisées par les C135 FR sur l'opération Chammal en 3 ans, totalisant plus de 2 200 heures de vols et 1 200 ravitaillements au profit des aéronefs de la coalition.

## VOLER ET FAIRE VOLER : LE RAVITAILLEMENT EN VOL

Le succès des missions offensives des avions de chasse repose en particulier sur l'action complémentaire d'aéronefs à « forte valeur ajoutée » qui conduisent les missions, indispensables, de renseignement, de ravitaillement

en vol et de commandement aéroporté, c'est le cas du C135. En effet ce ravitailleur permet aux pilotes de chasse d'entrer en contact avec le panier de ravitaillement alors qu'ils volent à 300 nœuds (540 km/h), pendant que le pétrole s'écoule à un débit de 625 litres par minute.



### En ce moment dans l'avion...

#### CAPITAINE BENJAMIN



« Les pilotes de C135 remplissent plusieurs rôles. Nous effectuons aussi bien des missions d'entraînement métropole au profit des chasseurs, des missions de formation au profit de nos jeunes pilotes, des missions de convoyage d'avions de chasse à travers le monde, que des missions de guerre au-dessus de théâtres d'opérations extérieures. Cependant, la mission première du pilote de C135 des Forces Aériennes Stratégiques (FAS) reste la dissuasion nucléaire. La mission de ravitaillement en vol consiste à fournir l'allonge stratégique nécessaire aux chasseurs afin de remplir au mieux leurs missions. Cette allonge peut leur permettre soit de rester plus

longtemps sur zone dans le cadre de mission de surveillance ou d'appui-feu des forces terrestres, soit d'étendre considérablement leur rayon d'action. Notre but étant de leur permettre de traiter leurs objectifs. Je me souviens particulièrement d'une mission de guerre dans le cadre de l'opération OIR où nous avons réalisé un ravitaillement d'urgence, à une altitude peu élevée, de nuit à la frontière Irako-Syrienne, au profit d'un chasseur américain qui lui a permis de traiter un dernier objectif.

*Le mot de la fin, que signifie pour vous la fraternité d'armes ?* La défense de nos valeurs et de notre territoire ne nécessite pas seulement une collaboration mais une véritable entraide sur le terrain et en dehors, que l'on soit aviateur, terrien ou marin. En ce sens, nous pouvons parler de fraternité d'armes. »



**Sept jours sur sept, 24 heures/24, les aviateurs veillent sur l'espace aérien national, protégeant la France et les Français. Pour assurer cette mission permanente, un vaste dispositif est mobilisé, composé de radars, de centres de contrôles et d'aéronefs prêts à décoller à tout moment.**

## L'E3F AWACS

Implanté sur la base aérienne 702 d'Avord depuis 1990, l'Escadron de détection et contrôle aéroportés 00.036 (EDCA) «Berry» est équipé des 4 avions radars Boeing E-3F Awacs, appelés SDCA (système de détection et de commandement aéroporté). Ce système de détection aéroporté possède une autonomie de 12 heures sans ravitaillement en vol et assure principalement le pistage et la transmission des raids hostiles détectés, le guidage des avions de défense aérienne en interception haute, moyenne ou basse altitude, le suivi et le recueil des missions

offensives. À ces missions aux abords et au-dessus du territoire national s'ajoutent des missions hors métropole, de protection et de soutien des forces navales et terrestres, des opérations de recherche et sauvetage et des opérations conjointes avec les douanes et la police de l'air et des frontières.

## 1000 HEURES DE VOL POUR LES AWACS

Durant le détachement de fin 2017, les E-3F SDCA français ont réalisé leur 100<sup>e</sup> mission de guerre au profit de l'opération Chammal et leur 1000<sup>e</sup> heure de vol au-dessus du théâtre irako-syrien.

*De jour comme de nuit 365 jours par an, 70 radars civils et militaires et trois centres de détection et de contrôle militaire, appelés CDC, répartis sur le territoire national, surveillent chaque mouvement dans l'espace aérien français où transitent 12 000 aéronefs par jour.*

# 2017

**191** Interventions suite à des situations anormales : le plus souvent une perte ou une absence de contact radio des aéronefs avec le contrôle aérien.

**9 février** : deux bombardiers stratégiques russes survolent les eaux internationales et s'approchent des côtes françaises. L'Armée de l'air met alors en œuvre quatre chasseurs, un ravitailleur et un avion de détection et de contrôle pour les escorter jusqu'à la prise en compte des avions russes par les chasseurs espagnols.



## Zoom sur le raid aérien du 13 avril en Syrie

L'Awacs a participé au raid du 13 avril en Syrie aux côtés des Rafale et des ravitailleurs et s'est imposé en véritable station de commandement aéroporté



*La sûreté aérienne est une mission permanente prioritaire de l'Armée de l'air, discrète, mais indispensable à la défense du territoire national. Détecter la menace potentielle, l'identifier, la classer et intervenir, telles sont les prérogatives des aviateurs en alerte.*

# L'OPÉRATION ENHANCED AIR POLICING EN ESTONIE

Les aviateurs engagés aux côtés des pays baltes

Conformément à l'article 5 du traité de l'Atlantique nord, l'OTAN est responsable de l'intégrité de l'espace aérien de ses pays membres. Depuis 2004, année durant laquelle l'Estonie, la Lettonie et la Lituanie ont rejoint l'alliance, des missions quadrimestrielles de police du ciel ont été instaurées sur la base du volontariat, dans le but de renforcer les capacités de défense aérienne des pays baltes. En renouvelant son engagement un an après son déploiement dans le cadre de Baltic Air Policing en 2017, la France montre que sa solidarité envers ses alliés ne faiblit pas.

## LES MIRAGE 2000-5 EN ESTONIE

Le 30 avril 2018, quatre Mirage 2000-5 du Groupe de chasse 1/2 «Cigognes» sont arrivés sur la base aérienne d'Amari en Estonie dans le cadre de la mission de l'OTAN Enhanced Air Policing. Succédant à la Régia Aeronautica (Armée de l'air italienne), l'Armée de l'air française maintiendra grâce à ce déploiement une permanence opérationnelle 24/24 de mai à septembre afin d'assurer la police du ciel des États baltes. Une centaine d'aviateurs de toutes spécialités (pilotes, mécaniciens, pompiers, fusiliers-commandos, etc.) est mobilisée au service de ce septième déploiement français dans la région.

## INTEROPÉRABILITÉ ET COOPÉRATION

Depuis 2004 en effet, l'OTAN

effectue des missions de police du ciel au-dessus des États baltes. La France y contribue de façon régulière dans le cadre de Baltic Air Policing (BAP). Cette mission réalisée traditionnellement depuis la Lituanie (base de Šiauliai) a été complétée par l'adoption des mesures d'assurance lors du sommet du Pays de Galle (2014). Depuis cette date, les missions eAP sont réalisées depuis l'Estonie (Amari) et la Pologne (Malbork). Il s'agit du deuxième engagement français au titre d'eAP et du 5<sup>e</sup> engagement au titre de la mission BAP.

## ENGAGEMENT ET SOLIDARITÉ

En renouvelant leur engagement un an après leur déploiement à Šiauliai, les aviateurs déployés en Estonie témoignent de la solidarité de la France avec

ses alliés de l'OTAN et notamment ses partenaires baltes. Ils mettent au profit de ces derniers leur riche expérience de police du ciel menée depuis plusieurs décennies sur le territoire métropolitain avec la posture permanente de sûreté aérienne qui mobilise plus d'un millier d'aviateurs H24, 7 jours sur 7. Ce nouvel engagement des armées s'ajoute ainsi aux opérations et missions déjà menées sur le territoire national comme à l'étranger. Il constitue également une excellente opportunité de parfaire l'interopérabilité des forces françaises avec les partenaires de l'Alliance que ce soit dans le cadre d'exercices planifiés ou d'opportunité. Enfin, il participe au maintien en condition opérationnelle des aviateurs et de leurs matériels.



## Mission ENHANCED AIR POLICING 2018

Estonie

Depuis 2004, l'organisation du traité de l'Atlantique Nord (OTAN) assure une mission de police du ciel pour le compte des trois États baltes (Lituanie, Estonie, Lettonie) dont les moyens de surveillance et de protection de leur espace aérien sont insuffisants.

8<sup>e</sup> mandat

français qui sera effectué de mai à août 2018 par l'Armée de l'air

Chiffres du 7<sup>e</sup> mandat effectué fin 2016 depuis la Lituanie



129

jours



461

heures de vol



23

interceptions réelles



## Zoom sur les Mirage 2000-5

Dans la nuit du 13 au 14 avril 2018, lors du raid aérien réalisé en Syrie, les Mirage 2000-5 ont réalisé le plus long vol de leur histoire : 9 h 40.



# LA PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE DES ÉQUIPAGES

Des aviateurs opérationnels et entraînés

Les aviateurs, pilotes et mécaniciens, 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 » qui défilent aujourd'hui, reflètent les moyens de formation déployés et les compétences acquises par les aviateurs au cours de cette préparation.

LIVE

En ce moment dans l'avion...

## CAPITAINE PIERRE



« La formation en vol se fait de façon progressive, sur différents avions : des avions à hélice à l'image de ce que l'on peut trouver en aéroclub, puis sur avion d'entraînement à réaction, l'Alphajet, et enfin sur avion de chasse. Dans mon cas, un Mirage 2000C au sein du prestigieux escadron de chasse 02.005 « Île-de-France ». La formation sur chaque avion se passe de la même façon. On commence par acquérir les connaissances techniques pour comprendre le fonctionnement de l'appareil. Ensuite, une phase de simulateur nous apprend à gérer une situation d'urgence afin d'évoluer en toute sécurité dès les premiers vols. Enfin, la formation en vol nous apprend toutes les manœuvres qu'il est possible de faire avec l'avion qui nous est confié avant de voler au sein d'une patrouille. La transformation sur Mirage 2000 revêt un caractère très particulier dans notre formation. C'est un sentiment partagé entre, d'une part, l'excitation d'être parvenu à réaliser son rêve aux commandes d'un avion de chasse et, d'autre part, l'appréhension de faire des erreurs qui seraient lourdes de conséquences. Pour la première fois, il s'agit en effet d'un véritable avion de combat et non plus d'un avion d'entraînement. Cette appréhension est saine : elle nous pousse à l'excellence. Ce n'est qu'avec beaucoup de travail et avec de l'expérience que cette appréhension s'estompée peu à peu. Elle est néanmoins toujours présente car piloter un avion de chasse n'est jamais anodin. Le but de notre formation consiste justement à la contrôler et à identifier les moments clés où il est nécessaire d'augmenter son niveau de concentration pour piloter avec efficacité en toute sécurité. Ce n'est qu'alors, que l'on parvient à trouver quelques minutes dans le vol pour prendre plaisir à réaliser qu'enfin, on a réalisé notre rêve d'enfant. **Le mot de la fin - Que signifie pour vous la fraternité d'armes ?** Elle représente, selon moi, la capacité à s'engager totalement, à mettre sa propre vie en danger pour aller soutenir un frère d'arme qui est menacée par une situation qui lui échappe. »

## L'ESCADRON DE CHASSE 2/5 « ÎLE-DE-FRANCE »

Cet escadron, installé sur la base aérienne 115 d'Orange, est équipé de Mirage 2000B et C et assure la défense aérienne ainsi que la mission d'appui-feu. Il a également pour mission la transformation des pilotes sur Mirage 2000. Cette 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. Pour les pilotes en transformation, issus de l'École de Transition Opérationnelle située à Cazaux, 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'affection.

*Par leurs entraînements réguliers, les aviateurs se tiennent prêts à remplir leurs missions.*

## 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 dans lesquelles il joue le rôle de l'adversaire face à des escadrons opérationnels en demande d'entraînement.



# LA PRÉPARATION OPÉRATIONNELLE DES ÉQUIPAGES

Des aviateurs opérationnels et entraînés

Dans le cadre de leur préparation opérationnelle, les pilotes et mécaniciens de l'Armée de l'air participent tout au long de l'année 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.

## EXERCICE FRISIAN FLAG, LE PLUS IMPORTANT AUQUEL PARTICIPE L'ARMÉE DE L'AIR EN EUROPE

Pour la deuxième année consécutive, les chasseurs français participaient à l'exercice multinational « Frisian Flag » aux Pays-Bas. Quatre Mirage 2000D, cinq Rafale B et quatre Rafale C des escadres de Nancy,

Saint-Dizier et Mont-de-Marsan étaient mobilisés, ainsi que 200 aviateurs. Pour les équipages, c'est une occasion de s'entraîner à la planification, puis à l'exécution de Combined Air Operations (COMAO - dispositifs complexes d'aéronefs réalisant des missions à multiples objectifs) dans un cadre interallié et une atmosphère électromagnétique intense.



# 73 EXERCICES NATIONAUX & INTERNATIONAUX

17 JOURS durée moyenne d'un exercice



## Les exercices majeurs de l'Armée de l'air

La performance des aviateurs français repose sur une formation et un entraînement des plus exigeants. À l'image de l'École de l'aviation de chasse (EAC), où les pilotes de chasse bénéficient d'une formation 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.

## L'ÉCOLE DE L'AVIATION DE CHASSE

L'EAC 00.314 forme les élèves pilotes de chasse et les élèves navigateurs officiers systèmes d'armes «chasse» (NOSA) destinés à devenir les équipages des avions de combat de l'Armée de l'air française et de la composante aérienne belge.

Un deuxième volet « instruction » de l'EAC 00.314 est destiné aux moniteurs « simulateur » de vol : tous les futurs instructeurs « simulateur » de l'Armée de l'air suivent un stage de 9 semaines à Tours durant leur cursus de formation. Cela constitue une première approche des avions

« rapides ». La réussite dans les différentes filières du personnel navigant est sanctionnée par la remise du brevet de pilote de chasse ou de navigateur officier système d'armes «chasse», brevet qui les consacre aptes à poursuivre leur formation à l'école de transition opérationnelle (ETO) de Cazaux puis en escadron de transformation opérationnelle (sur Mirage F1, Mirage 2000 ou Rafale) et enfin en unité opérationnelle. La durée totale de formation purement professionnelle représente ainsi 5 ans pour un pilote opérationnel et plus de 7 ans pour un pilote apte à toutes missions.



**En 2018**

24 élèves pilotes français  
14 élèves NOSA

9 élèves pilotes étrangers  
28 moniteurs

### Pour devenir pilote de chasse, l'aviateur doit suivre un cursus long et exigeant, 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 de Chasse de Tours où il obtient son brevet de pilote de chasse.



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

L'École de Transition Opérationnelle 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.



## UN CURSUS DE FORMATION DES PILOTES DE CHASSE REVISITÉ

Le Pilatus PC-21, nouvel aéronef de formation, va permettre de rassembler en une seule phase, la deuxième et troisième étape du cursus actuel, c'est-à-dire celle sur avion TB30 Epsilon de Cognac et celle sur AlphaJet de Tours. Quelque 11500 heures de vol seront nécessaires annuellement. Grâce à cette refonte, un élève pilote et un NOSA gagneront six mois de formation. Les élèves seront ainsi formés plus rapidement. Les structures actuelles de formation, comme l'école de pilotage de l'Armée de l'air de la base de Cognac, vont être redimensionnées par l'arrivée à Cognac de l'école de l'aviation de chasse en provenance de Tours. La base aérienne d'Avord, accueillera quant à elle les élèves en présélection transport dès l'été 2017.

## L'ÉCOLE DE TRANSITION OPÉRATIONNELLE

L'École de Transition Opérationnelle est la dernière étape de formation des pilotes de chasse et a pour mission de former les stagiaires brevetés à l'école de chasse de Tours sur les bases de leur futur métier de pilote de combat. À l'issue les stagiaires rejoindront leur unité de combat sur tout type d'avion de chasse. La formation « phase IV » représente environ 100 heures de vol, elle est entièrement dispensée en langue anglaise et s'articule autour de différents modules permettant d'enseigner aux stagiaires les bases du combat air-air et air-sol à travers l'utilisation d'un système d'arme moderne mais simplifié. Elle dépend, au sein du commandement des forces aériennes (CFA), de la brigade aérienne de l'aviation de chasse (BAAC).



### Le lieutenant Lauriane, pilote en formation, nous raconte...



« Arrivant au terme de ma formation à l'école de l'aviation de Chasse, seulement une dizaine de vols me séparent de l'obtention du brevet de pilote de chasse, le « macaron » si convoité. Cependant, mon passage à Tours, loin d'être une finalité, constitue une étape parmi de nombreuses autres dans la formation de pilote au sein de l'Armée de l'air. Motivée dès le plus jeune âge à devenir pilote, ce rêve a ensuite évolué en vocation, s'étoffant avec les années, enrichi par l'envie de servir et de défendre le drapeau tricolore. Après deux ans de classes préparatoires scientifiques, j'ai intégré l'école de l'Air en 2012, attirée par le dynamisme et le caractère opérationnel de cette armée. Trois ans plus tard, j'ai enfin pu prendre pour la première fois les commandes d'un avion à hélice d'abord à Salon puis à Cognac. Mon premier vol en place avant sur avion à réaction restera un souvenir marquant de ma formation. Celle-ci consiste principalement à apprendre à maîtriser le pilotage d'un avion à réaction, tout en étant capable de prendre des décisions concernant la mission telles que la gestion du carburant, de l'espace aérien ou d'une panne. La prochaine étape à Cazaux sera d'aborder les caractères plus tactiques des missions, gestion de timing et délivrement d'armement. Ce n'est qu'à l'issue que je serai affectée au sein d'un escadron de chasse opérationnel, aux commandes d'un Mirage 2000 ou d'un Rafale. **Le mot de la fin - Que signifie pour vous la fraternité d'armes ?** À mon sens, la fraternité d'armes au sein d'un escadron de chasse est incarnée par la totale confiance qui existe entre un leader et son équipier ou entre un pilote et son navigateur au moment de partir en vol pour une mission de guerre. »

**Les premiers instructeurs ont été formés sur PC-21 en Suisse en mai 2018 et les premiers avions seront livrés à Cognac en septembre 2018.**

# L'OPÉRATION ALBATROS : IRMA

Les aviateurs engagés et solidaires aux Antilles

**Mercredi 6 septembre 2017, l'ouragan Irma frappait les Antilles et la Floride de plein fouet. Des rafales de plus de 250 km/h associées à de fortes pluies provoquaient des dégâts considérables sur les îles de Saint-Martin et Saint-Barthélemy. En avance de phase, les aviateurs étaient mobilisés pour venir en aide aux populations sinistrées.**

## AVIATEURS ENGAGÉS

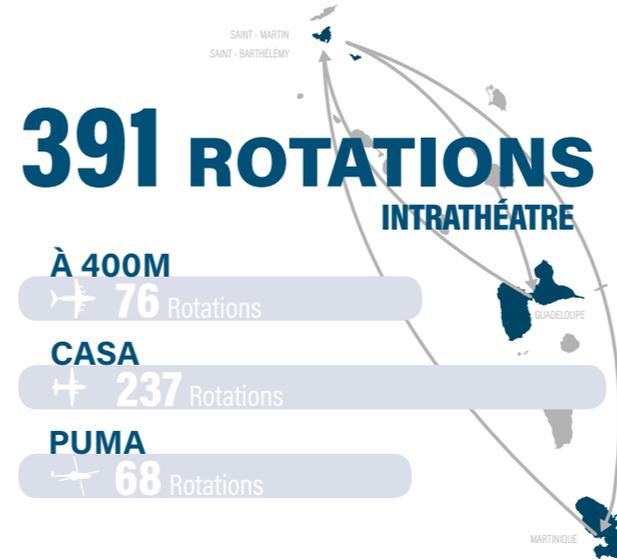
Sur ces îles situées à plus de 250 km de la Guadeloupe et à plusieurs milliers de kilomètres de la métropole, les moyens aériens sont des vecteurs indispensables à l'acheminement de moyens matériels et humains. Équipes d'avions de transport et d'hélicoptères, convoyeurs de l'escadron aérosanitaire «Étampes» et personnels d'escadrons de transit

et d'accueil aérien, tous étaient mobilisés pour venir en aide à une population dévastée. Le sens du service des aviateurs s'est une nouvelle fois démontré, ainsi que leur réactivité et leur savoir-faire. Des premières heures de leur intervention à l'aide à la reconstruction, les aviateurs ont répondu présents avec pour unique objectif d'apporter aide et soutien à une population durement touchée.

## LE CASA EN AVANCE DE PHASE

Dès le 4 septembre un avion de transport tactique Casa de l'escadron de transport 68 «Antilles-Guyane» a été placé en alerte sur zone. Il a réalisé quatre rotations entre Fort-de-France et Saint-Martin pour acheminer une trentaine de militaires en mesure de constituer deux modules d'intervention légers autonomes avec lots cycloniques (tronçonneuses, haches, groupes électrogènes) et des moyens civils. Ces prépositionnements et la mise en alerte des moyens des Forces

armées des Antilles (FAA) et des Forces armées Guyanaises (FAG) ont permis de faciliter les interventions post-cycloniques. Deux hélicoptères Puma de Martinique et de Guyane sont également venus renforcer le dispositif. Grâce à leurs capacités d'aérotransport et de treuil, ils ont été en mesure d'intervenir rapidement pour secourir les populations. Les hélicoptères ont permis de transporter du matériel d'urgence et de rapatrier des blessés vers les hôpitaux de Guadeloupe, où l'aéroport de Pointe-à-Pitre servait de base arrière aux secours.



*Avant l'arrivée de l'ouragan Irma, l'escadron de transport 68 « Antilles-Guyane » a été déployé sur l'aéroport de Grand-Case, à Saint-Martin. Une anticipation qui a ouvert la voie à l'arrivée des secours et à leur engagement continu.*



En ce moment dans l'avion...

## COMMANDANT JULIEN



En tant que pilote de Casa, j'interviens en Métropole, en territoire ultramarin ou encore en opération extérieure. Avec cet avion intrathéâtre, nous assurons un soutien aérien réactif et rapide, qu'il soit logistique ou sanitaire. Ceci est effectué au plus près des forces de souveraineté ou d'intervention ce qui implique un environnement parfois hostile ou des opérations sur des terrains sommaires. Pour l'opération Albatros, mon équipage et moi-même avons été engagés le lundi 11 septembre par avion civil alors que le Casa CN235-300 finissait de traverser l'Atlantique avec un premier équipage. Arrivés à Fort de France, nous avons rapidement engagé des rotations sur Saint-Martin Grand Case.

À l'aller, depuis Fort-de-France ou Pointe à Pitre, l'avion était généralement chargé de vivres, de matériel sanitaire ou d'eau. Nous transportions également sur place le personnel d'aide humanitaire envoyé par d'autres ministères. Nous avions aussi la tâche de ravitailler des bâches de carburant au profit des hélicoptères sur place à Saint-Martin. Ainsi, notre chargement était toujours optimisé au maximum, trouvant l'équilibre entre personnel en renfort, matériel et pétrole à acheminer.

Au retour, l'avion permettait d'évacuer des ressortissants français, comme étranger vers la Guadeloupe ou la Martinique. Nous avons également transporté des blessés.

Je garde ainsi le souvenir d'une opération intense et le sentiment d'avoir été utile à la population sur place alors que l'île était détruite.

*Le mot de la fin, que signifie pour vous la fraternité d'armes ?*

La fraternité d'armes, c'est œuvrer au sein d'une même équipe interarmées pour atteindre un objectif commun et ainsi rendre le meilleur service du ministère des Armées à la France.

**15 VOLS** DEPUIS LA MÉTROPOLE

**3 000 ÉVACUÉS**

**110** TONNES DE FRET

**1 200** PERSONNES EN RENFORT

## L'OPÉRATION ALBATROS : IRMA

Les aviateurs engagés et solidaires aux Antilles

Ce ne sont pas moins de trois A400M qui se sont posés sur l'île de Saint-Martin. Une première participation de l'Atlas à une mission humanitaire pendant laquelle les équipages de la 61<sup>e</sup> escadre ont confirmé la plus-value indéniable de leur avion.



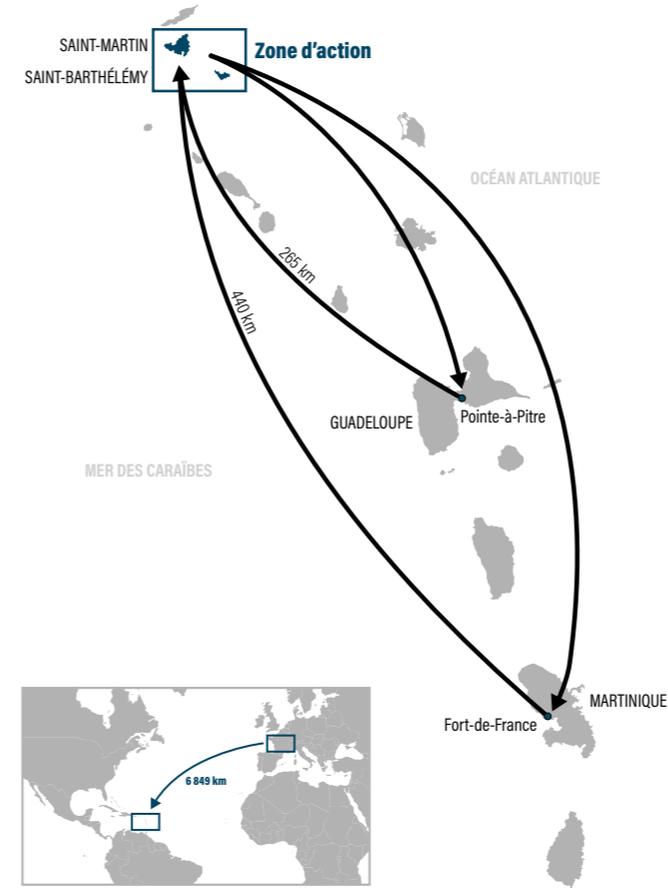
### L'A400M ATLAS

Parti le 9 septembre d'Orléans, le premier des trois A400M de l'escadron de transport 1/61 «Toussaint» déployés, s'est posé à Saint-Martin afin de renforcer les moyens sur place. Il emportait avec lui 20 tonnes de matériel, dont un hélicoptère Puma. En effet les dimensions de l'Atlas offrent l'avantage de ne démonter qu'une seule partie de l'hélicoptère pour le transporter. Le second, arrivé quelques heures plus tard, amenait quant à lui des renforts militaires et des médicaments. L'A400M a ainsi pu réaliser 76 rotations au total, notamment entre Fort-de-France et Pointe-à-Pitre. La tempête est à peine retombée que l'A400M est déjà sur le tarmac de Saint-Martin pour apporter les premiers secours. Immédiatement après le fret déchargé, la version de la soute doit être changée pour en faire un avion de transport de passagers avec une centaine de sièges. Après 49 minutes de vol, l'A400M atteint la Martinique. Et il lui faudra à peine 800 m pour être immobilisé. Ce sont au total 391

rotations effectuées dans les îles dont 76 par l'A400M.

### SYNONYME DE PUISSANCE DANS LE TRANSPORT AÉRIEN

Successeur du mythique C160 Transall, l'A400M Atlas est l'avion de transport tactique à elongation stratégique de nouvelle génération de l'Armée de l'air. Véritable avion de pointe, en dépit de son apparence classique, l'A400M constitue l'aboutissement d'un cheminement long et complexe. L'A400M permet à la France de renforcer sa capacité de projection et de réaction. L'Atlas est un atout notable lors des opérations extérieures, permettant de soutenir l'effort des forces armées et d'assurer l'autonomie stratégique de la France. Il peut ainsi transporter jusqu'à 37 tonnes de matériel et réaliser l'ensemble des missions liées au transport, notamment les liaisons inter et intrathéâtre, les posés d'assaut sur terrains sommaires, l'aérolargage de personnel et de matériel y compris à très grande hauteur, le ravitaillement en vol ou les évacuations sanitaires.



### JUSQU'À TROIS A 400M

61<sup>e</sup> escadre de transport de la BA 123 d'Orléans-Bricy



### CASA

Escadron de transport 68  
« Antilles-Guyane » de la BA 367 de Guyane  
64<sup>e</sup> escadre de transport de la BA 105 d'Évreux



A 340 A 310 A 330  
« Estérel »  
Escadron de transport 60



### PUMA

2 Puma de l'escadron de transport 68  
« Antilles-Guyane » de Guyane  
1 Puma de l'escadron d'hélicoptères 1/44  
« Solenzara »



### C'est dans l'actu...

En avril 2018, l'A400M a atteint la barre des 10 000 heures de vol.

# L'OPÉRATION ALBATROS : IRMA

Les aviateurs engagés et solidaires aux Antilles

Ils sont de toutes les missions humanitaires. Premier maillon de la chaîne de déploiement de l'Armée de l'air, les équipages des avions blancs de l'escadron de transport 3/60 « Estérel » allient réactivité et disponibilité.

## UN ESCADRON QUI FÊTE SES 50 ANS

Crée en 1968 suite à la réorganisation du GLAM, l'Escadron de Transport 3/60 ESTEREL répond d'abord à un besoin de transport de fret sensible sur un long rayon d'action vers le centre d'essais nucléaires du Pacifique. Armé successivement de DC8, d'un SE210 Caravelle, d'airbus A310 puis A340, l'escadron répond maintenant aux besoins de projections et de soutien des unités françaises, transportant sous très faible préavis les dispositifs d'alerte et de réaction rapide des Armées. En effet, en plus des missions régulières de transports de troupes ou les déplacements des hautes autorités gouvernementales, l'ESTEREL a démontré à de

nombreuses reprises sa pleine capacité à répondre promptement et efficacement à tout événement touchant des ressortissants français et étrangers. C'est dans ce cadre que la flotte de l'ESTEREL a été mobilisée en quelques heures dans le but de porter assistance aux sinistrés de l'ouragan Irma. Les militaires et personnels de secours ainsi que le fret projeté par l'unité ont constitué une aide essentielle à l'opération IRMA.

## EN LIAISON AVEC LA FRANCE

En trois semaines seulement, l'escadron de transport 3/60 « Estérel » a réalisé cinq missions : trois en A340 et deux en A310. Des vols qui ont mobilisé 75 membres d'équipage. Grâce aux Airbus



de l'Estérel, 48 tonnes de fret, 678 personnes des armées françaises et 148 secours étrangers ont pu être acheminés jusqu'aux Antilles. Ces avions de transport stratégique ont constitué le premier maillon capable d'apporter le plus gros volume de fret et de personnel d'une traite et au plus

près du besoin. Dans un second temps, ce sont les avions de transport tactique qui ont assuré l'acheminement des passagers et du fret transportés par l'Estérel directement sur l'île de Saint-Martin. L'escadron de transport « Estérel » a également rapatrié 702 sinistrés vers la métropole.



## L'aviatrice Laura nous raconte...

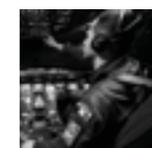


« Le 6 septembre 2017 l'ouragan "Irma" atteint les Antilles, entraînant des conséquences désastreuses. Dès ce moment-là, un équipage de l'Estérel est placé en état d'alerte pour un départ vers les Antilles, j'en ferai partie. Avec moins d'un an d'armée à mon actif et ma qualification sur Airbus A340 datant d'un mois seulement, je me prépare à effectuer mon premier vol en tant qu'Agent Sécurité Cabine opérationnel. C'est une mission particulière qui se révélera éprouvante et riche en émotions. C'est au cours de ce déplacement que j'ai réalisé à quel point nos capacités d'intervention étaient essentielles, surtout en situation de crise. La disponibilité, dont l'Estérel a fait preuve ce jour-là, est une caractéristique inhérente à notre métier. C'est avec ce même dévouement que nous effectuons nos missions, jour après jour, et ce depuis 50 ans maintenant. **Le mot de la fin - que signifie pour vous la fraternité d'armes ?** C'est grâce à l'esprit de cohésion qui naît au sein de nos troupes que nous parvenons à accomplir chaque jour les missions qui nous sont confiées, avec courage et détermination. »



## En ce moment dans l'avion...

### CAPITAINE YAZANN



« Le mois de septembre 2017 fut dans les Antilles. Le départ d'alerte le 7 septembre au soir m'a particulièrement marqué. Nous sommes partis avec un préavis extrêmement court, départ rendu possible grâce à l'effort et l'investissement de tous (personnel de l'escadron, service technique, prestataires civils, etc.); tous conscients de la situation et animés par l'envie de venir en aide. Nous avons effectué une journée de plus de 20 heures ininterrompues afin d'acheminer les secours et du matériel. L'esprit d'équipe et le soutien mutuel au sein de l'équipage durant ce vol ont été remarquables. Le retour avec les ressortissants fut un moment d'émotion. Le sourire des enfants dans le cockpit dénotait avec les récits glaçants de certains rescapés. Les applaudissements à l'atterrissage resteront parmi les plus beaux souvenirs de ma carrière. **Le mot de la fin - que signifie pour vous la fraternité d'armes ?** La fraternité d'armes est pour moi un lien particulièrement fort, résistant au temps, qui se noue entre militaires, toutes spécialités confondues, lors de l'exécution des missions. »

*La force de l'Estérel réside dans la cohésion qui règne au sein des équipages, mais aussi dans leur capacité à s'adapter au public qu'ils accompagnent en vol.*

## Interventions du 3/60 « Estérel » au secours des populations depuis 2005



2005

Vols humanitaires après le tsunami en Indonésie



2006

Rapatriement de ressortissants français du Liban depuis Chypre



2010

Intervention en Haïti suite au tremblement de terre qui fera 300 000 morts



2011

Rapatriement des ressortissants français de Fukushima (Japon)



2011

Rapatriement des ressortissants français de Lybie



2014

Soutien humanitaire aux populations civiles d'Erbil, au Kurdistan irakien



2015

Soutien à l'aide humanitaire d'urgence au Népal, suite à un violent séisme



2017

Soutien humanitaire aux populations des Antilles suite à l'ouragan Irma

# LE C-130J, UNE COOPÉRATION EUROPÉENNE ET INTERNATIONALE

L'arrivée du Super Hercules dans la flotte de transport tactique

Véritable symbole des unités franco-allemande et franco-américaine, l'arrivée du C-130J témoigne de la confiance qui caractérise les relations de la France avec ses homologues en matière de défense.

## AVION DE TRANSPORT TACTIQUE OU D'ASSAUT

Développé par la firme américaine Lockheed Martin, le C-130 est un avion quadriturbopropulseur de transport militaire, de court à moyen rayon d'action. C'est un avion de transport tactique ou d'assaut lorsqu'il est autoprotégé et blindé, capable d'assurer des missions en métropole comme en opérations. Aménagée selon la nature du chargement et le type de missions à réaliser, sa soute peut-être configurée en plusieurs versions (fret, passager, mixte). Le C-130J Super Hercules est une version profondément modifiée et modernisée du C-130H. Il dispose de nouveaux moteurs, d'hélices plus performantes à six pales et d'une avionique moderne. Son allonge lui permet d'être aussi efficace dans les missions en interthéâtre et intrathéâtre et d'assurer ainsi les missions de protection, d'intervention et de soutien logistique.

## LA RÉPONSE OPÉRATIONNELLE

Avec un potentiel de quarante années d'utilisation, le C-130J apportera une réponse à la pression opérationnelle à laquelle est soumise l'Armée de l'air en opérations et particulièrement dans la bande sahélo-saharienne, tout en offrant une nouvelle capacité de ravitaillement en vol des hélicoptères, grâce à la version KC-130J. La flotte C-130 est aujourd'hui la seule permettant de garantir la mobilité des forces spéciales des trois armées et d'acquérir rapidement, la capacité de ravitaillement en vol d'hélicoptère. Dans un contexte où l'engagement de l'Armée de l'air exige d'importants moyens de mobilité intrathéâtre et face au retrait du service des derniers C160 Transall en 2023, la flotte de C-130 représentera la seule capacité de transport médian entre l'A400M et le CASA.

*En 2021, le premier escadron franco-allemand sur les nouveaux C-130J Super Hercules, verra le jour sur la base aérienne d'Évreux. Un symbole fort de l'Europe de la défense.*



*La livraison d'un second C-130J-30 est prévue pour le mois de juin 2018 à l'escadron de transport 2/61 « Franche-Comté ».*



Largage personnel



Recherche et sauvetage



Largage fret



Largage petits colis



Évacuation sanitaire



Ravitaillement en vol des avions de chasse (KC-130J)



Soutien logistique des forces



Transport personnel



Ravitaillement en vol des hélicoptères (KC-130J)



Avitaillement au sol



Extraction de personnel en zone de menace



C'est dans l'actu...

Le 20 mars 2018, trois mois seulement après son arrivée sur la base aérienne 123 d'Orléans, le C-130J a décollé à destination de N'Djamena, puis Niamey, pour réaliser sa première mission logistique de courte durée hors métropole, au profit de l'opération Barkhane. La mission consistait à assurer le transport de fret et de passagers dans le cadre d'une expérimentation dite « de synthèse » validant la mise en œuvre de l'appareil en missions logistiques réelles.

## UNE UNITÉ BINATIONALE SUR C-130J

Autour de ce C-130J, la France et l'Allemagne montrent qu'elles avancent ensemble, par des initiatives ambitieuses et concrètes, sur le transport aérien militaire. Dans le cadre de cette coopération franco-allemande, un training center binational sera créé en 2021 sur la base aérienne 105 d'Évreux. Il réunira des équipages ainsi que du personnel de maintenance et d'environnement impliqués dans la mise en œuvre de huit avions de transport tactique (ATT) C-130J: quatre français et quatre allemands. Ce nouvel escadron sera parfaitement binational tant dans le partage du coût que dans son organisation et qu'en matière de soutien technique et logistique. Qu'ils soient français ou allemands, les appareils seront opérés par des équipages mixtes et selon des procédures identiques. Son centre de formation offrira un entraînement commun aux pilotes, loadmasters et mécaniciens sol dans différents

simulateurs (vol et soute). En termes de recrutement, le futur fief du C-130J bénéficiera d'un véritable brassage culturel du transport aérien tactique, puisque les équipages et les mécaniciens viendront aussi bien des flottes C-130H que des flottes C160 ou Casa.

## ET SUR C-160 TRANSALL

Le C-160 Transall, qui a fêté ses 50 ans en fin d'année 2017, est né lui aussi d'une coopération franco-allemande. L'escadron de transport 3/61 « Poitou » qui l'accueille, possède la capacité de déployer les Forces Spéciales en toute discrétion grâce à cet aéronef de transport et au C-130. Les posés d'assaut et l'aérolargage de matériel et de personnel ne sont pas les seules missions dont les avions du « Poitou » peuvent s'acquitter: ils peuvent aussi servir de poste de commandement volant, relais de transmission, ou encore effectuer de la reconnaissance FLIR (imagerie thermique) et des évacuations sanitaires.

## FORMATION ET ENTRAÎNEMENT

L'école des futurs pilotes de transport militaire

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 aviateurs depuis plus d'un siècle une formation et un entraînement leur permettant de répondre aux exigences opérationnelles.

### UNE ÉCOLE HISTORIQUE

L'École de l'Aviation de Transport « Capitaine Jean Dartigues » s'inscrit dans une longue histoire de pédagogie du pilotage qui a commencé en 1912 sur le camp d'Avord. École d'observation puis de bombardement, elle devient l'école de formation des pilotes de transport de l'Armée de l'air après la Seconde Guerre mondiale.

### INTERARMÉES ET INTERNATIONALE

L'École forme des pilotes de transport militaire au profit de l'Armée de l'air, de la marine ainsi que de la Belgique, du Luxembourg et de certains pays d'Afrique francophone. Elle propose des stages IFR (Instrument Flight Rules) pour les pilotes de transport ou de chasse, dans le cadre de leur réorientation ou reconversion.

Enfin, l'EAT participe également 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 réglementation civile. Conçu pour les missions écoles, il offre un cockpit équipé d'une double commande et d'une instrumentation complète et bien adaptée au vol.

### 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 Xingu et 90 heures de simulateur au cours de sa formation, sur une période d'environ 44 semaines.

### LE MACARONNAGE

Le « Macaronnage » correspond à la fin de la phase d'instruction des élèves des écoles de l'Armée de l'air, notamment des élèves pilotes. En présence de leur famille, du personnel de la base aérienne, des cadres instructeurs de l'École de l'Aviation de Transport, les futurs aviateurs 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 lieutenant Guillaume nous raconte...



« J'avais pour ambition d'être pilote de transport, et à l'issue de notre phase de différenciation sur Grob 120 à Cognac, j'ai pu m'orienter vers cette filière.

La formation en vol se déroule en plusieurs phases : Salon de Provence pour l'école de début, Cognac pour la phase d'orientation pilote de chasse/pilote de transport, et enfin Avord pour l'école d'aviation de transport. D'un point de vue plus personnel, je trouve cette formation complète et motivante, en particulier la phase à l'EAT, où nous apprenons vraiment notre futur métier, commençons à toucher du doigt le leadership et le travail en équipage sur des missions tactiques et de liaison, et enfin apprenons sur nous-même vis-à-vis de nos aspirations futures. Je termine l'EAT au mois de juillet ce qui marquera pour moi la fin de la formation de pilote de transport, sanctionnée par le macaronnage, et l'arrivée en escadron opérationnel. Par la suite, je souhaiterais être affecté sur Casa 235. **Le mot de la fin - que signifie pour vous la fraternité d'armes ?** Elle peut se traduire par la confiance donnée à son équipage, la volonté d'effectuer la mission donnée, en faisant preuve d'une unité et d'une détermination inébranlable face à la menace et les difficultés rencontrées. »



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

L'initiation



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

L'orientation transport sur Grob 120



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

La spécialisation transport sur EMB121 Xingu



4<sup>e</sup> phase

La transformation



**En 2018** 45 élèves pilotes français  
8 élèves pilotes étrangers 30 moniteurs

# 50 ANS DE L'ÉQUIPE DE VOLTIGE DE L'ARMÉE DE L'AIR

Un demi-siècle de boucles et de vrilles

Depuis 1968, l'équipe de voltige évolue dans le ciel du monde entier. Ambassadeurs, champions de France, champions d'Europe, champions du monde, leur palmarès impressionne. Dans cette discipline terriblement exigeante, les pilotes de l'équipe de voltige témoignent d'un très grand savoir-faire, pour le plaisir des spectateurs.

## VÉRITABLES AMBASSADEURS DE L'ARMÉE DE L'AIR

Créée en 1967 par décision ministérielle, l'équipe de voltige aérienne a réceptionné ses premiers avions en mars 1968. Dès le début, elle a pour mission de représenter la France et l'Armée de l'air lors des manifestations aériennes et des compétitions internationales. Au fil du temps, elle deviendra l'équipe de voltige de l'Armée de l'air (EVAA). Elle est composée de six pilotes, sept mécaniciens, deux photographes et d'un agent d'opération. Tous ces aviateurs sont

des ambassadeurs confirmés de l'aviation militaire.

## UNE EXPERTISE DANS LA 3<sup>e</sup> DIMENSION

Ruades, torque-roll (figure de voltige où l'avion ne vole plus grâce à ses ailes, mais grâce à son hélice), cloches et autres passages sur la tranche se succèdent à un rythme endiablé. Les pilotes sont de véritables acrobates du ciel. Résistance à de fortes accélérations, variation du rythme cardiaque, sollicitation des muscles et des articulations, l'intensité d'une séance de voltige est incontestable.



Zoom sur...

L'aérocryptographie « Aresti ». Il s'agit d'une codification des figures de voltige. C'est le catalogue qui répertorie toutes les figures de voltige aérienne conventionnelle existantes.



Après la saison hivernale, dédiée aux entraînements, l'équipe de voltige est en représentation de mai à octobre. En France comme à l'étranger, pilotes et mécaniciens participent à une quarantaine de manifestations. Les pilotes réalisent alors un programme entièrement libre: ils exécutent de multiples figures gyroscopiques, soulignées par un panache tricolore. Nouveauté introduite en 2017, ils présentent une dizaine de vols de voltige synchronisée à deux avions.

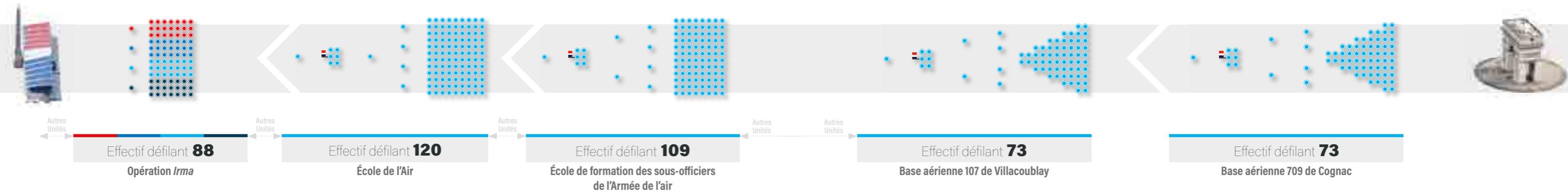
Dès 1968, l'équipe commence à voler sur avion Stampe SVA 4. Elle évoluera ensuite sur des Cap de l'usine Mudry, Cap 10 et Cap 20 équipés pendant plus de 20 ans. L'arrivée du Cap 230 en 1986 permet à l'équipe de rivaliser avec les avions de la même catégorie. L'appareil connaît quelques modifications mineures en 1990, quatre ans plus tard le Cap 232 fait son apparition. Aujourd'hui les pilotes de l'équipe de voltige de l'Armée de l'air évoluent sur l'Extra 330, un avion décliné en deux versions (monoplace 330 SC et biplace 330LC).

L'Extra 330	
Constructeur :	Extra Aircrafts
Envergure :	7,50 m
Longueur :	6,72 m
Poids à vide :	590 kg
Puissance moteur :	330 ch
Vitesse Max :	406 km/h
Facteur de charge :	+10 G/-10 G
Taux de roulis :	420°/s
Plafond opérationnel :	+15 240 m
Nombre d'aéronefs affectés :	3

# DÉFILÉ À PIED



■ Armée de l'air   
 ■ Marine   
 ■ Police nationale   
 ■ Sapeurs pompiers



## L'ÉCOLE DE L'AIR

Une formation académique, militaire et aéronautique d'excellence

Créée en 1935 à Versailles, l'École de l'Air rejoint Salon-de-Provence en 1937. L'École de l'Air, qui compte 650 élèves, 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 direct avec le milieu opérationnel.

### SES MISSIONS

L'École de l'Air assure la formation initiale de tous les officiers de l'Armée de l'air: pilotes des avions militaires, officiers mécaniciens et systèmes aéronautiques, officiers du corps des bases (commandos de l'air, contrôleurs aériens, officiers renseignement...). Elle s'appuie alors sur trois axes de formation:

- une formation de combattant et de chef militaire,

- une formation académique d'expert du milieu aéronautique et spatial,

- une formation aéronautique avec la délivrance d'un premier brevet aéronautique de vol à voile.

L'École de l'Air développe également l'aptitude au commandement, indispensable à la tenue d'un premier emploi en milieu opérationnel et l'aptitude au travail en équipe. Enfin, elle inculque à ses élèves le sens des valeurs: intégrité, humilité, éthique, sens du service et courage.



### L'APPRENTISSAGE PAR L'ENGAGEMENT

L'École de l'air a pour vocation de former l'ensemble des officiers de l'Armée de l'air. Pour atteindre ces objectifs, l'école laisse une grande place aux stages et aux projets tout au long de la scolarité dans le but de développer l'autonomie et l'ouverture d'esprit de ses futurs officiers. L'apprentissage par l'engagement s'inscrit donc parfaitement dans la stratégie de l'École de l'air puisqu'il permet le développement et l'assimilation de nombreuses compétences.

Ces projets permettent notamment aux élèves-officiers d'avoir des responsabilités, d'être sur le terrain et de rencontrer de nombreuses personnes. Cette formation a pour but d'inculquer et de transmettre des valeurs humaines telles que la solidarité et le partage. Les élèves-officiers ressortent grands de l'apprentissage par l'engagement qui est bénéfique à tous: ceux qui donnent et ceux qui reçoivent. Cette expérience forge leur caractère et les prépare au mieux à leur future carrière d'officier dans l'Armée de l'air.

### L'ÉCOLE DE L'AIR ET LA WARRIOR RACE

La Warrior Race est un évènement organisé tous les ans depuis 2014 sur la Base aérienne 701 de Salon-de-Provence à l'occasion de la journée de l'Aviateur. Il s'agit d'une course d'une soixantaine d'obstacles conçue par le service des sports de l'école et réservée à l'ensemble du personnel de la base. Seuls l'esprit d'équipe et le dépassement de soi permettent aux concurrents de franchir les différentes difficultés et de terminer la Warrior Race.



Cette année, afin de donner un écho particulier à la course, il a été décidé de faire participer les blessés de la Défense. En effet, la Warrior Race s'inscrit dans le programme des épreuves de l'Ad Victoriam. Il s'agit d'un programme qui a pour but de favoriser la reconstruction par le sport mis en place par la Division Blessés Militaire et Sport du Centre



### L'aspirant Vincent nous raconte...



« Cette course est une leçon d'humilité, une preuve supplémentaire que l'entraide est indispensable face à l'épreuve. De nombreux obstacles ont nécessité un travail en équipe, une implication de chaque membre, les uns pour les autres. En ce sens, il n'y avait pas de personnels dits « valides » ou « blessés », seulement des membres d'une même équipe travaillant ensemble. Et ce que nos invités ont su réaliser sur certains obstacles est une preuve supplémentaire de la force mentale dont ils font preuve, au-delà de leurs blessures, pour se surpasser au quotidien et se reconstruire par le sport. Cette course fut en tout point enrichissante pour nous, élèves et accompagnateurs. Elle fut tout aussi profitable aux blessés dans le cadre de leur parcours de reconstruction. Je tiens également à souligner l'extraordinaire ambiance qu'il règne au sein de cette délégation, la bonne humeur dont ils font preuve et qu'ils nous ont fait partager lors de nombreux moments d'échanges privilégiés. En tant que militaire nous pouvons être confrontés aux blessures de guerre, il me semble naturel d'aider mes frères d'armes dans leur combat quotidien à travers le sport, qui reste l'élément clé pour favoriser la reconstruction et la réhabilitation de ces personnels. L'entraide entre militaires reste pour moi une valeur de base pour le succès de nos opérations, et il est primordial de ne jamais oublier ceux qui ont sacrifié une partie d'eux-mêmes pour servir notre pays. **Le mot de la fin - que signifie pour vous la fraternité d'armes ?** La fraternité d'armes est pour moi une expression démontrant que le rapport entre aviateurs ne s'arrête pas au cadre du service, c'est la condition qui donne sens à notre état de militaire, au-delà des missions, et plus encore dans l'adversité. »

National des Sports de la Défense. Cette nouveauté a permis de nombreux échanges entre les blessés de la Défense, le personnel de la base et les élèves officiers de l'École de l'air. Cette course fut aussi l'occasion de transmettre les valeurs du challenge Ad Victoriam qui rejoint celles de la Warrior Race et celles inculquées aux élèves-officiers.



### C'est dans l'actu...

Le Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) célèbre ses 50 ans. Créé en 1968, ce brevet valide un niveau d'initiation à la culture scientifique et technique dans le domaine de l'aéronautique et du spatial et s'adresse aux jeunes désireux de découvrir l'aéronautique et ses métiers. En 2017, il a accueilli 11 621 élèves avec un taux de réussite de plus de 80 %. Les élèves de collèges ou lycées peuvent



prétendre à son obtention au terme de 50 heures de formation dans des domaines comme l'aérodynamique et la mécanique de vol, la connaissance des avions, la météorologie ou encore, l'histoire de l'aéronautique et de l'espace. L'École de l'air est partie prenante dans ce dispositif. Le tutorat BIA de l'École de l'air permet ainsi à des élèves officiers de s'impliquer dans ces actions de l'académie d'Aix-Marseille visant à favoriser le renforcement des liens entre les milieux scolaires et de l'aéronautique. Les « tuteurs BIA » de l'École de l'air dispensent ces cours au sein des établissements scolaires ou universitaires proches de Salon de Provence.

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

Une formation de pointe pour tous les aviateurs sous-officiers

**Pilier de l'engagement opérationnel de l'Armée de l'air et véritable hub de la formation, l'EFSOAA forme 6 300 élèves et stagiaires par an, dont 4 950 en formations techniques, soit 100 % des mécaniciens aéronautiques de toutes les armées, et 2 850 en formations militaires. 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 et assure la formation militaire de tous les sous-officiers de l'Armée de l'air. Les jeunes élèves, après avoir effectué quatre mois de formation militaire, sont orientés vers des écoles de spécialisation professionnelle. Plus de 60 % d'entre eux restent à l'EFSOAA pour effectuer leur formation professionnelle dans 10 spécialités différentes, les 40 % restant rejoignent, quant à eux, d'autres écoles de l'Armée de l'air, de la Marine, de l'Armée de Terre ou interarmées.

Jusqu'à 1850 élèves et stagiaires par jour sont ainsi formés aux métiers liés à la maintenance aéronautique, mais aussi à cer-

taines spécialités sol comme les systèmes d'information et de communication, la logistique ou l'infrastructure opérationnelle.



## UN PÔLE D'EXCELLENCE OUVERT VERS 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, certaines de ses homologues étrangères (Allemagne, Royaume-Uni...) ou encore avec l'industrie. L'école participe

également au soutien à l'export (SOUTEX) dans le cadre d'un partenariat avec le consortium French Defence Aeronautical Institute (FDAI). Sa démarche pédagogique novatrice offre à ses partenaires, comme à ses élèves, la possibilité de profiter d'une structure proche d'un escadron opérationnel afin de rendre concret l'apprentissage des gestes professionnels sur des aéronaves dédiés à l'instruction.



*À l'occasion de la cérémonie du baptême de promotion qui s'est déroulée le jeudi 14 juin 2018, l'école a commémoré le 40<sup>e</sup> anniversaire de son installation sur le site de Rochefort-St-Agnant.*

### 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.



## DES OUTILS PÉDAGOGIQUES NOVATEURS AU SERVICE DE LA FORMATION

L'EFSOAA abrite le Centre expert de la formation pédagogique, référent dans les différents domaines de l'ingénierie de formation. Il forme les acteurs de la formation et anime le réseau ainsi constitué. Il élabore pour cela des aides pédagogiques multimédia, outils permettant un enseignement en groupe ou en autonomie, en classe ou sur le terrain. À ce

titre, il contribue à la définition et à la mise en œuvre de la politique des armées en matière d'enseignement à distance, en s'appuyant sur les nouvelles technologies d'information et de communication pour l'enseignement (TICE), et en particulier sur un système de gestion de contenus performant, le « Fonds Documentaire Didactique ».



### Le sergent Theraitahi nous raconte...



« Depuis tout petit j'ai voulu travailler dans l'aéronautique et l'armée. Alors à 16 ans, j'ai quitté ma famille et la Polynésie et je me suis engagé comme arpète, à Saintes. J'avais fait des milliers de km, je me suis accroché. J'ai découvert le goût de l'effort, la cohésion, la persévérance. J'ai progressé et j'ai appris à me dépasser. Mon objectif est de travailler sur A400M. Je l'ai vu décoller à TAHITI lors de son tour du monde. Cela a boosté ma motivation. Je veux faire des OPEX avec cet avion et devenir mécanicien navigant. Je suis très fier de faire partie de la garde au Drapeau pour le défilé du 14 juillet à Paris. Je vais découvrir la capitale et je vais montrer à ma famille que je suis bien dans l'Armée de l'air. **Le mot de la fin, que signifie pour vous la fraternité d'armes ?** La fraternité d'arme représente pour moi l'armée; camaraderie, cohésion, entraide et fraternité sont des valeurs propres à l'armée. »

# DEVENIR AVIATEUR

L'Armée de l'air recrute ses nouveaux aviateurs

**Vocation militaire, passion aéronautique, recherche d'un premier emploi... : les motivations pour rejoindre l'Armée de l'air sont nombreuses et diverses. À travers les histoires vraies de ses aviateurs, l'Armée de l'air propose à toute personne désireuse de s'engager, d'écrire la sienne.**

## 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...

## FORMATION

Tous les aviateurs reçoivent une formation militaire initiale, suivie, pour la majorité, d'une formation professionnelle (de quelques

semaines à plusieurs années selon les métiers) et d'un parrainage en unité. D'autres formations viennent s'ajouter durant le par-

cours professionnel pour accompagner l'arrivée d'un matériel, l'adaptation à un poste, l'accès au grade supérieur...



Plus de **3000** recrutements en 2018

### Les filières qui recrutent

- 1500 militaires du rang, à 30 % dans la filière sécurité-protection (équipiers opérateur défense sol-air, équipiers pompiers, fusiliers et maîtres-chiens, y compris commandos parachutistes pour affectation en commando parachutiste de l'Air)
- 140 volontaires : pour découvrir l'Armée de l'air et vivre une première expérience professionnelle.
- 220 élèves techniciens
- 280 officiers dont 80 pilotes et navigateurs, 130 officiers sous contrat non navigants et 70 élèves de l'École de l'Air,
- 1320 sous-officiers, à près de 70 % dans des métiers des filières techniques (maintenance aéronautique et mécanique générale, informatique, réseaux et télécommunications).



### Zoom sur le métier de fusilier commando



Les fusiliers commando assurent de nombreuses missions :

- assurer la protection de la force aérienne sur le territoire national comme sur des théâtres d'opérations extérieurs (bases aériennes ou détachement),
- effectuer des patrouilles afin de dissuader, détecter et intervenir pour retarder et neutraliser, par les armes si nécessaire, tout acte de malveil-

lance à l'encontre des installations opérationnelles de l'Armée de l'air,

- contrôler des accès aux points les plus sensibles,
- mettre en œuvre diverses techniques de combat : emploi des armes (tir de combat, tireur de précision, tireur d'élite, tireur 12,7 mm sur véhicule d'intervention blindé), techniques d'autodéfense, techniques commandos.

Ils ont également la possibilité de devenir commando parachutiste en unité d'intervention, après avoir réussi en interne les tests d'évaluation.

Pour en savoir plus sur nos métiers et découvrir les histoires de nos aviateurs :

[devenir-aviateur.fr](http://devenir-aviateur.fr)

		CURSUS FUSILIER COMMANDO		
		FORMÉ	CERTIFIÉ	EMPLOYÉ
NIVEAU 1	STAGE MAQUIS 5 SEMAINES	Fusilier de l'air Maître-chien de l'air (+ formation 4 sem.)	Sécurité-protection sur une base aérienne	
NIVEAU 2	STAGE MATOU 12 SEMAINES	Fusilier parachutiste de l'air Maître-chien parachutiste de l'air	Protection de la force au CPA 20 Chef d'équipe ou tireur d'élite embarqué (structure MASA) Protection défense sur une base aérienne	
NIVEAU 3	STAGE ATTLA 18 SEMAINES	Commando parachutiste de l'air Maître-chien commando parachutiste de l'air	Commando spécialisé au CPA 30	
NIVEAU 4	STAGE BELOUGA 17 SEMAINES	Commando forces spéciales air Maître-chien commando forces spéciales air	Commando des forces spéciales air au CPA 10	

## LE SERVICE MILITAIRE VOLONTAIRE

L'Armée de l'air engagée auprès des jeunes

**Le service militaire volontaire propose à des hommes et des femmes entre 18 et 25 ans un parcours individualisé axé sur la formation humaine, civique et professionnelle. Il vise ainsi à favoriser l'insertion dans l'emploi d'une jeunesse éloignée du marché du travail.**

### UNE PREMIÈRE POUR LE DÉTACHEMENT AIR

En 2017, l'Armée de l'air devient partie prenante dans ce dispositif avec l'ouverture du centre du service militaire volontaire sur le détachement Air 278 d'Ambérieu. Idéalement situé au niveau géographique, visant les bassins très dynamiques de la Plaine de l'Ain et de Lyon avec notamment le bassin d'activité aéronautique de l'aéroport Lyon Saint-Éxupéry, il accueille dans un premier temps 100 volontaires. Mis en place en 2015, le SMV offre à tous ces

jeunes volontaires un premier pas vers leur insertion professionnelle. Depuis septembre dernier, cadres et équipes pédagogiques ont préparé l'arrivée de ces jeunes adultes. Détachés de leurs spécialités d'origine, ces anciens mécaniciens avion, fusiliers commandos, etc. tentent de transmettre à ces jeunes gens le savoir-être qui est le leur. De l'apprentissage de l'ordre serré aux séances d'éducation physique, en passant par des heures de civilités, ces aviateurs ont réalisé l'ensemble de la formation.

*Innovant, le SMV met le savoir-faire militaire au service des jeunes sans emploi ni formation.*



### UNE FORMATION EN TROIS ÉTAPES

La formation débute par un volet militaire avec pour objectif de leur inculquer les valeurs de l'Armée de l'air: le respect, l'intégrité, le sens du service et l'excellence, tout en travaillant sur le savoir-être et le comportement. Les volontaires suivent également un entraînement sportif



et apprennent les actes réflexes du militaire (s'orienter dans l'espace, savoir communiquer clairement, rendre compte).

S'en suit une formation complémentaire de 4 mois au cours de laquelle un enseignant détaché de l'Éducation Nationale établit pour chacun d'entre eux un programme personnalisé, en fonction

du niveau, des faiblesses et du projet professionnel de chacun. Ils suivent également une formation de sauveteur, secouriste du travail et suivront des missions citoyennes.

Enfin, le service militaire volontaire se termine par une formation professionnelle d'environ cinq mois en vue de les préparer à un métier.

*Selon les centres, le taux d'insertion positive des jeunes après le service militaire volontaire varie entre 70 et 85 %.*

### INSERTION

FORMATION PROFESSIONNELLE  
2 à 7 mois

### AFFECTATION

FORMATION COMPLÉMENTAIRE  
4 mois

### ORIENTATION

FORMATION MILITAIRE  
1 mois

### INCORPORATION

RECRUTEMENT



## BASE AÉRIENNE 107 « RENÉ DORME » DE VILLACOUBLAY

Une plateforme aéronautique opérationnelle 24 heures/24, 7 jours/7

Terre de prédilection des essais en vol et records des pionniers de l'aviation depuis plus d'un siècle, la base aérienne 107 « sous-lieutenant René Dorme » est implantée sur trois communes des Yvelines (Vélizy-Villacoublay et Jouy-en-Josas) et de l'Essonne (Bièvres). À l'origine champ d'aviation dès 1910, puis camp retranché de Paris en 1914, la base aérienne 107 est officiellement créée en 1936 et porte le nom de « sous-lieutenant René DORME », as de la première guerre mondiale aux 23 victoires aériennes tombé à l'est du fort de la Pompelle près de Reims le 25 mai 1917.

### DE MULTIPLES MISSIONS

Plateforme aéronautique active 24 heures/24, à proximité immédiate de Paris, la base aérienne 107 de Villacoublay assure :

- le rapatriement des blessés depuis les théâtres d'opérations extérieures par les avions et les équipages de l'escadron de transport (ET) 60, les équipes médicales de l'escadrille aérosanitaire 6.560 « Étampes » et de la 12<sup>e</sup> antenne du 2<sup>e</sup> centre médical des Armées,

- le transport des hautes autorités civiles et militaires grâce aux ET 60 et 41,

- la protection de l'espace aérien parisien par les équipages de l'escadron d'hélicoptères 3.67 « Parisis » et ses tireurs embarqués,

- des missions de service public telles que l'accueil de l'agence de biomédecine pour le transport d'organes ou des missions de recherche et de sauvetage par les hélicoptères de l'escadron 3.67 « Parisis ».

*L'évacuation médicale par voie aérienne des blessés fait partie des missions de la base aérienne 107.*



### 2018, L'ANNÉE DU CENTENAIRE POUR L'EH 3.67 "PARISIS"

Les 4 et 5 avril 2018, l'escadron d'hélicoptères (EH) 3/67 "Parisis" a soufflé les 100 bougies du Pégase sur la base aérienne 107. À sa création le 1<sup>er</sup> janvier 1918, l'escadrille N 99 arbore un Pégase cabré aux ailes d'argent sur le fuselage de ses Nieuport. L'escadrille prend le nom de SPA 99, à l'arrivée des SPAD VII puis XIII. La SPA 99 est dissoute le 11 avril 1919. En 1954 est créé l'escadron de chasse 1/10 "Parisis" qui

sera dissout quatre ans plus tard. Héritier des traditions de la N 99 et de l'EC 1/10 "Parisis", l'escadron d'hélicoptères 03.067 "Parisis" est créé le 31 août 1964 à Villacoublay. Il arbore depuis 2005 un Pégase argenté.

Escadron d'hélicoptères polyvalent, le Parisis s'inscrit aujourd'hui dans la continuité de la devise des hélicoptères Air « combattre et sauver ». Depuis 1988, l'escadron participe quotidiennement aux dispositifs d'alerte PPS (posture permanente de sécurité aérienne) afin de garantir la souveraineté de l'état dans l'espace aérien national, de jour comme de nuit.



### En 2018

1200 militaires et civils

1150 aviateurs

Une quarantaine d'aéronefs

14 600 mouvements d'aéronefs par an

15 % du personnel projeté en opération par an

Plus de 80 métiers différents

### La major Clarisse nous raconte...



« Diplômée en 2003, je suis tout d'abord affectée au service réanimation de l'hôpital Percy. À cette époque, j'étais notamment confrontée aux

patients rapatriés par AEROMEDEVAC (aero-medical evacuation ou évacuation aérienne médicalisée). En 2007, j'ai été sélectionnée pour rejoindre l'escadrille aérosanitaire 6.560 « Étampes » à Villacoublay en charge de cette mission particulière. Je décroche en juillet 2008 mon brevet d'infirmier convoyeur de l'Armée de l'air (ICvAA). Instructeur ICvAA à partir de 2012, je transmets depuis mon expérience aux nouvelles recrues. En 2016, je suis devenue examinateur ICvAA. Une AEROMEDEVAC stratégique implique, en plus de l'équipage avion de deux pilotes et un

steward de l'escadron de transport 60, au moins un médecin PN (personnel navigant) et un infirmier de la 12<sup>e</sup> antenne du 2<sup>e</sup> centre médical des Armées basée à Villacoublay et un infirmier convoyeur de l'escadrille aérosanitaire 6.560 « Étampes ». Après des OPEX au Tchad en 2008, 2009 et 2010 et en Afghanistan en 2011, je garde un souvenir particulier de ma participation à l'opération SERVAL en 2013 où j'ai assuré l'évacuation de nombreux blessés lourds à bord du CASA « Nurse ». En 2017, j'ai participé à la dernière rotation de l'opération IRMA avec l'escadron de transport 3.60 « Estérel ». Depuis un an, je suis chef de spécialité de l'escadrille, c'est-à-dire que j'ai en charge le suivi de la progression professionnelle de tous les infirmiers convoyeurs de l'air. *Le mot de la fin, que signifie pour vous la fraternité d'armes ?* Je me dois d'être là pour nos frères d'armes, ceux qui combattent pour nous. J'accomplis ce que je sais faire : les soigner. »

*Les blessés en opérations extérieures sont rapatriés en France à bord d'aéronefs militaires prêts à décoller en 3 heures. Dès leur arrivée, ils sont acheminés vers les hôpitaux militaires parisiens.*

La base aérienne 709 de Cognac représente plus de 12 % de l'activité de l'Armée de l'air en termes de mouvements, réalisés notamment par son école de pilotage qui forme les futurs pilotes de combat, chasseurs et transporteurs. Dans le cadre de sa participation à la mission de protection, le radar et le centre radio de la base aérienne fonctionnent en permanence pour alimenter le réseau national de défense aérienne. Forte de son escadron de drone « Belfort », la base aérienne participe aux opérations extérieures au Levant et au Sahel avec un détachement permanent de l'escadron de drone au Niger depuis 2013. En 2017, 36 % du personnel de la base a participé à une opération extérieure.

## L'ESCADRON DE DRONES 01.033 « BELFORT »

L'escadron de drones « Belfort » est arrivé sur la base aérienne en 2009. Unique escadron de drones MALE (Moyenne altitude longue endurance) de l'Armée de l'air, le Belfort réalise des missions de surveillance H24, de renseignement à longue distance et d'attaque d'objectifs par le guidage d'armements tirés par d'autres avions. Équipé de drones MQ-9 Reaper, il est devenu une unité incontournable des opérations aériennes contemporaines, effectuant des missions de jour comme de nuit, à plusieurs milliers de kilomètres de la base aérienne de décollage si besoin. En liaison permanente avec une structure de commandement de type C2 (Commandement et contrôle), les

équipages du Belfort acquièrent du renseignement, l'analysent et le transmettent en temps réel. En 2018, l'escadron dispose de 165 personnes réparties en deux grands groupes :

- les équipages de drones Reaper, constitués de quatre personnes de spécialités différentes

(un pilote, un opérateur capteur, un coordinateur tactique, un opérateur image) regroupés dans deux cockpits (le cockpit de pilotage, le cockpit renseignement),

- le personnel mécanicien chargé de la maintenance aéronautique et de la mise en œuvre des avions et des équipements au sol.



*Cette unité qui monte en puissance va recevoir 6 Reaper supplémentaires en 2019, ses effectifs vont considérablement s'accroître d'ici 2020.*

## L'ÉCOLE DE PILOTAGE DE L'ARMÉE DE L'AIR (EPAA) 00.315 « GÉNÉRAL JARRY »

L'école est chargée de la formation initiale des futurs pilotes de combat, qu'ils soient pilote de chasse ou de transport, de l'Armée de l'air ou de l'aéronautique navale ainsi que de certains de nos partenaires étrangers. Elle forme en outre des instructeurs en vol et les futurs moniteurs simulateur de l'Armée de l'air. L'école réalise



à elle seule environ 17 000 heures de vol en près de 12 000 missions par an sur deux types d'avions, le TB 30 et le Grob 120. Elle participe également aux dispositifs particuliers de sûreté aérienne (DPSA) mis en œuvre pour protéger les grands événements nationaux (COP21bis, Salon aéronautique du Bourget, 14 juillet).



### Le colonel Vincent Coste, commandant la base aérienne 709 nous raconte...



« Entré à l'école de l'air de Salon de Provence en 1992, le colonel Vincent Coste a réalisé sa carrière opérationnelle comme pilote de chasse sur Mirage 2000 dans la défense aérienne. Il a commandé le groupement chasse (GC) 1/2 « Cigogne » à Dijon, avant d'occuper différents postes d'état-major ainsi qu'au cabinet du Ministre de la Défense. Aujourd'hui il commande la base aérienne (BA) 709 de Cognac-Châteaubernard. « Les aviateurs de la base aérienne, comme les 30 000 militaires engagés aujourd'hui en opéra-

tions ou en missions opérationnelles, défendent la France, sur le territoire national et sur les théâtres extérieurs, notamment au Sahel. Nos drones arpentent le Sahel en assurant des missions de renseignement, de surveillance, de reconnaissance, et de désignations d'objectifs au profit des forces françaises ou alliées, l'école de pilotage de l'Armée de l'air forme, quant à elle, les pilotes de combat de demain. Nul doute qu'ils seront très sollicités dès leur formation achevée. D'ailleurs, les avions de la base, les drones comme les Epsilon, patrouilleront dans le ciel alors que les troupes défilent sur les Champs-Élysées. Sur la base, nos aviateurs assurent la mise en œuvre et la surveillance de la première plateforme militaire française, capable d'accueillir des aéronefs 24/24 et 365 J/

an, avec une activité équivalente à l'activité commerciale de l'aéroport international de Bordeaux, chacun participe, dans son domaine, aux opérations en cours. C'est dans un contexte sécuritaire particulièrement tendu que la base aérienne investit pour l'avenir. La BA709 prépare l'accueil de drones supplémentaires pour assurer la formation et l'entraînement de nos équipages de combat et mécaniciens, ainsi que celui de notre nouveau système de formation des pilotes de chasse, composé d'avions modernes, 17 avions Pilatus PC-21, gage d'une formation modernisée et adaptée aux systèmes d'armes en service au sein de l'Armée de l'air et de la marine nationale dans les prochaines années. Nous devons être prêts à dispenser les nouveaux programmes

d'instruction aux premiers stagiaires dès 2019. Comme vous le voyez, la base s'implante durablement en Charente, forte de 1100 personnes, ses effectifs vont s'accroître de 20 % à court terme. Si cette transformation est nécessaire pour accueillir des moyens plus modernes, elle ne pourrait réussir si elle n'était pas servie par un personnel remarquable, qui force l'admiration ! *Le mot de la fin, que signifie pour vous la fraternité d'armes ?* La fraternité d'armes nous lie dans l'adversité comme dans les bons moments, elle nous aide à surmonter collectivement les épreuves auxquelles nous faisons face, dans le domaine professionnel, notamment en opérations, comme dans le domaine privé, elle nous accompagne au quotidien et nous rend plus fort. »

## En 2018

1100 personnes dont 80 civils  
23 % de personnel féminin  
120 réservistes  
50 avions dédiés à la formation des pilotes de combat  
1 drone sur base, 5 mis en œuvre en BSS  
Plus de 3000 visiteurs par an

# DÉFILÉ AÉRIEN DE CLÔTURE



■ 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 »

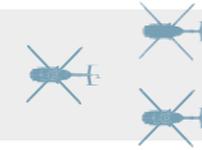
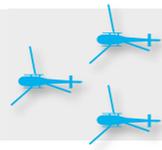
## 1 CAÏMAN

1 DAUPHIN

## 1 EC 145

2 EC 135

1 EC 145



⌚ **H' = H + 45'**  
 15" ⌚ **H' + 15"**

Protection du territoire et intervention extérieure  
 Labellisation des forces spéciales de l'EH 1/67 « Pyrénées »

15" ⌚ **H' + 30"**

Combat Aéromaritime et Sauvegarde Maritime

15" ⌚ **H' + 45"**

DGGN

15" ⌚ **H' + 1' 00"**

Sécurité civile

EH: escadron d'hélicoptères

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

1 GAZELLE EALAT  
2 CAÏMAN CFIA  
2 PUMA GIH

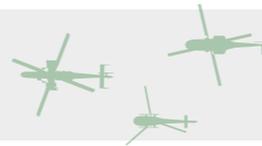


15"

H'+ 1' 15"

Territoire national

1 TIGRE HAP  
1 GAZELLE  
1 CARACAL



30"

H'+ 1' 45"

Modules forces spéciales

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



15"

H'+ 2' 00"

Sous-GAM attaque

1 COUGAR  
2 CAÏMAN  
1 TIGRE HAD  
2 PC6



30"

H'+ 2' 30"

S/GAM Assaut



## PROTECTION DU TERRITOIRE ET INTERVENTION EXTÉRIÈRE

Le rôle des hélicoptères de l'Armée de l'air

Ces trois Fennec et ces 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

L'hélicoptère Fennec est en service depuis plus de 25 ans. Fiable, léger et polyvalent, ce bimoteur est entré en service dans 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'événements exceptionnels et aux opérations extérieures.

Pour réaliser l'ensemble de ces missions, les équipages d'hélicoptères Fennec s'entraînent sans relâche. Les escadrons d'Orange et de Villacoublay se retrouvent régulièrement pour des campagnes de tir ou des exercices majeurs, comme l'exercice Serpentex, dont la dernière édition s'est tenue en septembre 2017 sur la base de Solenzara. Cet exercice, s'adressant aux équipages en vol et au sol est une référence en Europe dans le domaine de l'appui aérien pour les missions interarmées et interalliées.



Zoom sur...

Le 17 juillet 2017, un avion de tourisme fait face à incident technique en vol : sa manette des gaz est bloquée. LE CNOA fait immédiatement décoller un Fennec de la permanence opérationnelle pour porter assistance en vol à cet avion. Grâce à l'équipage du Fennec, l'appareil en difficulté est guidé vers un terrain de déroutement où le pilote s'est posé sans encombre.

### LE CARACAL

L'H225M Caracal est un hélicoptère destiné à accomplir des missions de recherche et de sauvetage en zone, de combat, de transport de troupes sur longue distance et des missions spéciales. Il intègre des équipements spécifiques pour ce type de missions, tel que le ravitaillement en vol, un système de contre-mesures, une caméra infrarouge ou des instruments de localisation d'un pilote éjecté. Hélicoptère biturbine de la classe des 11 tonnes, le Caracal est le premier hélicoptère français équipé d'un système d'autoprotection complet, de visualisation par écran LCD et d'un blindage.

Conçu pour mener les missions les plus dangereuses et voler dans les conditions les plus extrêmes, l'hélicoptère H225M Caracal est l'un des fleurons de l'Armée de l'air. Capable de survoler les terrains les plus hostiles, le Caracal est conçu particulièrement pour les forces spéciales, missions de sauvetage en mer et opérations commandos. Depuis plus de dix ans le Caracal est déployé sur tous les théâtres d'opérations extérieures.

### LA MISSION SAR : SEARCH AND RESCUE

Confiée à l'Armée de l'air, la recherche et sauvetage (SAR) est une de ses missions permanentes, assuré par l'escadron d'hélicoptères 1/44 « Solenzara » basé sur l'île de beauté. Cette mission de service public, qui contribue à la protection des Français, mobilise 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 2017 afin de venir en aide à un passager en détresse sur un voilier.



### En 2017

31 opérations SAR ont été menées, permettant de sauver 30 vies.

# AVIATEURS DES FORCES SPÉCIALES

La plus haute exigence au service des opérations

Les Forces Spéciales Air (FSA) opèrent dans un cadre interarmées sous la tutelle du Commandement des Opérations Spéciales (COS), pour participer activement à la lutte contre le terrorisme et faire face aux défis de demain. Du recueil de renseignement sur un théâtre à la libération d'otages, leur périmètre d'intervention est aussi vaste que discret.

Les unités des FSA sont constituées du commando parachutiste air n° 10 (CPA 10), de l'escadron de transport 3/61 « Poitou », tous deux stationnés sur la base aérienne 123 d'Orléans-Bricy, et de l'escadron d'hélicoptères 1/67 « Pyrénées » stationné sur la base aérienne 120 de Cazaux. Cependant, d'autres unités aériennes participent activement à la réussite des opérations spéciales et font partie intégrante de l'Armée de l'air, c'est le cas des modules d'appui aux opérations spéciales (MAOS) et des unités référentes.

## L'EH 1/67 PYRÉNÉES ET SES CARACAL

Le mercredi 31 janvier 2018 sur la base aérienne 120 de Cazaux, une cérémonie marque le retour officiel de l'escadron

d'hélicoptères « Pyrénées » dans les forces spéciales. Cette unité est dotée d'hélicoptères Caracal pouvant être ravitaillés en vol, capacité très appréciable sur les théâtres d'opérations sur lesquels ces aéronefs sont engagés. L'EH « Pyrénées » est grâce à cet appareil la seule unité d'Europe qui maîtrise le ravitaillement en vol jour et nuit et l'emploi en opérations réelles. L'escadron a la capacité d'effectuer un certain nombre de missions, notamment des interceptions de mobiles, des infiltrations et des exfiltrations de commandos FS. De plus, équipés d'armements lourds de sabord, les hélicoptères du « Pyrénées » peuvent également être employés à des missions d'appui feu pour soutenir les interventions au sol.



### Le système forces spéciales AIR :

#### Les forces spéciales air :

- le commando parachutiste de l'air n° 10 (CPA 10)
- l'escadron de transport 3/61 « Poitou »
- l'escadron d'hélicoptères 1/67 « Pyrénées »

#### Les modules d'appui aux opérations spéciales (MAOS) :

- l'escadre aérienne de commandement et de conduite projetable (EAC2P)
- le commando parachutiste de l'air n° 30 (CPA30)
- le centre air de saut en vol (CASV)
- la section d'intervention NRBC (SI NRBC)
- le régiment du génie de l'air (25e RGA)
- le groupement aérien d'appui aux opérations (GAAO)

#### Les unités référentes :

- le régiment de chasse 2/30 « Normandie-Niemen »
- l'escadron drones 1/33 « Belfort »
- le centre d'excellence drone (CED)

### L'EH 1/67 Pyrénées, c'est aussi :

- Des savoir-faire supplémentaires acquis auprès de l'US Air Force
- Une connaissance fine, acquise grâce à la maîtrise de la mission CSAR, des opérations aériennes complexes (nationales ou interalliées) composées de nombreux aéronefs et à très forte dynamique tactique
- Un savoir-faire des techniques aéroterrestres et aéromaritimes jour/nuit (poser poussière, aérocordage, appontage, largage petits colis...)

## LES 50 ANS DES PLOUFS

Chaque année, l'Armée de l'air forme de nouveaux plongeurs sauveteurs appelés les « ploufs », surnom donné en référence au bruit que font ces aviateurs en sautant de l'hélicoptère en mer.

## L'EXERCICE ATHÉNA

Du 15 au 26 janvier 2018, les forces spéciales Air ont suivi un entraînement de certification sur la base aérienne de Mont-de-Marsan, lors d'un exercice appelé « Athéna », dernière brique du processus de certification organique en vue de leur déploiement en opérations extérieures. Exercice de grande ampleur, il participe à la certification des forces spéciales air, mais également des modules d'appui aux opérations spéciales (MAOS) ainsi que des unités dites référentes. Au total, près de 387 militaires, dont 30 % provenant des forces conventionnelles, participent à cet exercice d'un niveau tant tactique qu'opératif, avec une finalité commune : améliorer l'interopérabilité et l'action en profondeur.

Spécialistes de la recherche et du sauvetage en milieu hostile, les « ploufs » bravent les airs et les eaux pour secourir des personnes en danger tout en assurant la protection de leur propre équipage. Issus de toutes les

spécialités, et après avoir validé plusieurs stages et obtenu les différentes qualifications, ces plongeurs sauveteurs sont déployables à tout moment et en tout lieu. Ils fêtent cette année les 50 ans de leur création.



### Le major Alain, sauveteur plongeur de l'EH 1/67 « Pyrénées » nous raconte...

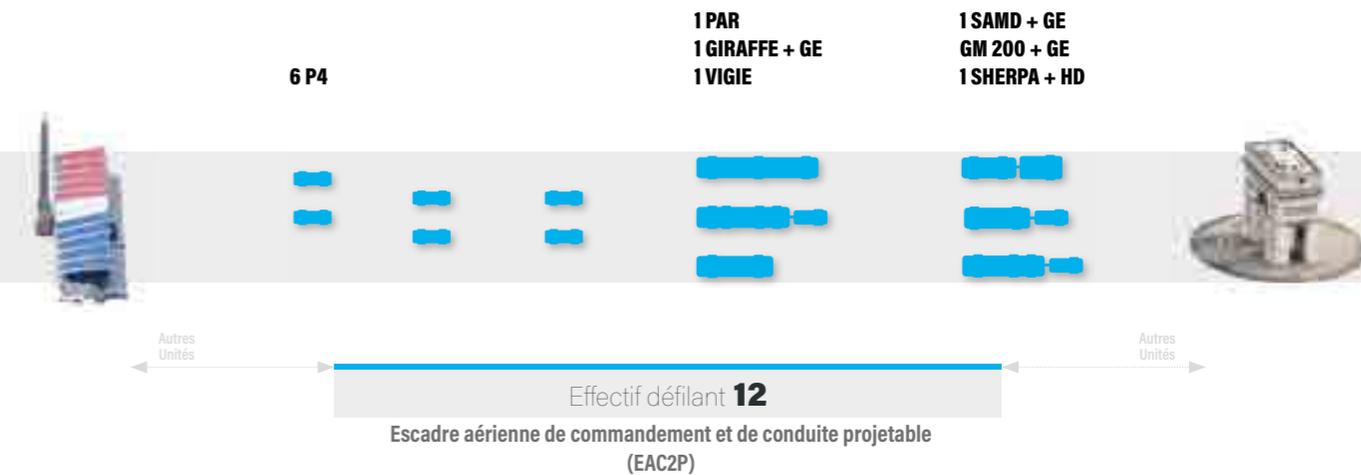


« Notre mission consiste à récupérer les pilotes éjectés et membres d'équipages, n'importe où, n'importe quand. Nous sommes les seuls à être en mesure de pouvoir récupérer de nuit et dans l'eau des victimes sur civière. Notre spécialité consiste également à porter assistance à la population, et de là, découlent beaucoup d'interventions, souvent maritimes, montagneuses mais aussi lors de catastrophes naturelles. Les « Ploufs » sont une sorte de couteau suisse, très à l'aise en milieu maritime. Ils le sont aussi en montagne, en secourisme et sauvetage au combat. Membres à part entière de l'équipage, ils utilisent l'armement de bord pour défendre et protéger l'hélicoptère ainsi que ses occupants. Être « plouf » c'est faire partie d'un personnel unique, habilité et formé à conditionner une victime sur civière et la remonter. Par conséquent, ils sont indispensables à de nombreuses missions. Les « Ploufs », de par la grande mixité de leurs missions ainsi que des difficultés qu'elles engendrent, font preuve d'une très forte cohésion. Les entraînements difficiles en milieu naturel y sont pour beaucoup ainsi que le fait de pouvoir compter sur son binôme à chaque instant lors des interventions. **Le mot de la fin - que signifie pour vous la fraternité d'armes ?** L'Armée de l'air est une grande famille, la spécialité SPH est à son image, il existe un lien puissant entre chacun de ses membres, tous unis pour faire face, aider et protéger le peuple français. »



# DÉFILÉ MOTORISÉ





# L'ESCADRE AÉRIENNE DE COMMANDEMENT ET DE CONDUITE PROJETABLE

Les spécialistes de l'information

L'escadre aérienne de commandement et de conduite projetable (EAC2P), basée à Evreux, est le pôle tactique unique des systèmes de surveillance, d'information et de communications (SSIC) et du contrôle aérien tactique. Toujours la première à être déployée, elle garantit l'autonomie d'action de l'Armée de l'air au travers du matériel et des spécialistes qu'elle déploie. Entre les exercices, les opérations extérieures ou encore les dispositifs particuliers de sûreté aérienne (DPSA), l'EAC2P est continuellement engagée.

## DES COMPÉTENCES SPÉCIFIQUES AU SERVICE DES OPÉRATIONS AÉRIENNES

Créée en septembre 2015, cette escadre est née de la fusion du groupement tactique des systèmes d'information et de communications aéronautiques (GTSICAéro) et de l'escadron de contrôle et de détection mobile (EDCM) et a rapproché deux missions intrinsèquement liées. L'escadre aérienne de commandement et de conduite projetable (EAC2P) est une unité de projection indispensable, qui allie réactivité, technicité et compétences spé-

cifiques. Elle assure également l'interconnexion entre forces spéciales et forces aériennes en fournissant, par exemple, des équipes et du matériel de commandement et de transmission longue distance. En outre, elle met en œuvre des moyens de commandement et de contrôle déployables.



## DES MISSIONS CRUCIALES

L'Escadre Aérienne de Commandement et de Conduite Projectable constitue le premier réservoir de forces de l'Armée de l'air

spécifiquement dédié au déploiement et à la mise en œuvre de capacités SSIC et C2 indispensables aux opérations aériennes. Elle garantit en outre à l'Armée de l'air son autonomie « en entrée en premier de théâtre » et est responsable de l'exécution des missions d'appui SSIC des structures C2/C4ISR Air (Command,

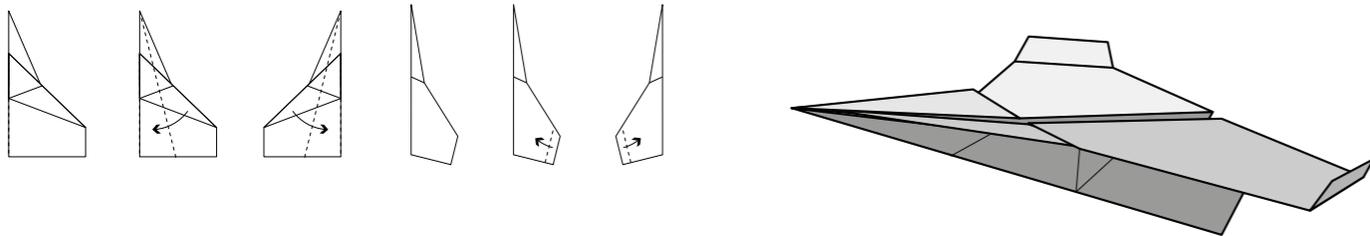
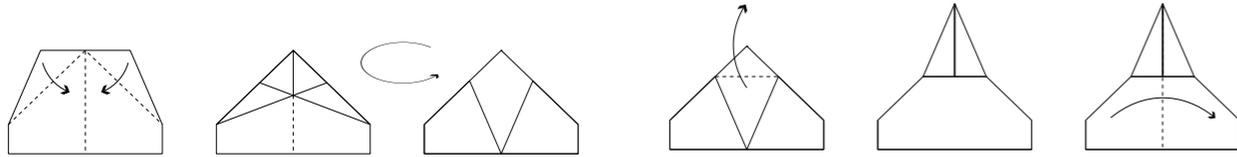
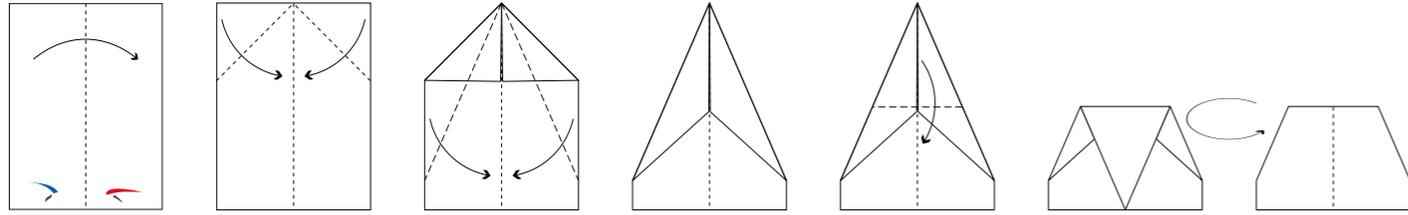
Control, Communications, Computers, Intelligence, Surveillance and Reconnaissance), des forces aériennes déployées, et des structures et forces interarmées. L'EAC2P est aussi régulièrement engagée en opération spéciale, au profit du COS. Le panel de ses missions et domaines d'expertise est ainsi très large et complémentaire (chaque mission et domaine d'expertise est assuré par un escadron):

- raccordement tactique des structures de commandement et de conduite air,
- déploiement et administration de systèmes d'information et réseaux informatiques,
- déploiement et mise en œuvre de radars et de systèmes de communication tactiques,
- activité de contrôle aérien tactique.

## VITE, LOIN ET SANS PRÉAVIS

Unité de projection avant tout, l'EAC2P est partout où l'Armée de l'air doit être au rendez-vous. Première à entrer sur le terrain, l'escadre est capable d'assurer en des temps record, parfois en moins de 24 heures, une autonomie d'action aux forces aériennes, que ce soit en métropole ou à des milliers de kilomètres. Ce fut le cas notamment dès les premières heures de l'opération Chammal, en Jordanie. L'EAC2P est alors la seule unité à mettre en œuvre le matériel dédié aux SSIC. Avec ses 60 000 références et un espace de stockage de plus de 14 000 m<sup>2</sup>, l'EAC2P gère du matériel unique déployé dès que les aviateurs en ont besoin : de la simple carte tenant dans un PC aux systèmes les plus complexes et volumineux. Chaque escadron a été conçu pour pouvoir accueillir son matériel.









## 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

Laurène Guillemineau

#### PHOTOS

Armée de l'air

#### CONCEPTION GRAPHIQUE

Section infographie/SIRPA Air

#### IMPRESSION

SGA/SPAC/Pôle graphique de Paris



## 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 43000 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 3000 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**

