



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



14 JUILLET 2012
DÉFILÉ MILITAIRE

70 ANS DES FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES LIBRES



SOMMAIRE

Présentation du défilé

Mise à l'honneur.....

Le défilé aérien d'ouverture

Ouverture.....

Connaissance / Anticipation.....

Prévention.....

Dissuasion.....

Protection.....

Interventions Interarmées / Interalliées

Ecoles multinationales de l'armée de l'air.....

Interventions / Assaut maritime.....

Projection de forces.....

Ecoles d'aviation et de pilotage de l'armée de l'air.....

Equipe de présentation.....

Le défilé à pied

Les écoles

Les entités opérationnelles

Le défilé motorisé

CSFA/25e RGA.....

Le défilé aérien de clôture

Interventions interarmées

de l'opération *Harmattan*

de l'opération *Licorne*.....

de l'opération *Pamir*.....

Sûreté aérienne.....

Sauvegarde et protection maritime.....

Sauvegarde terrestre.....

Gendarmerie nationale.....

Sécurité civile.....

Autour du défilé

La Musique de l'air.....

A la rencontre des franciliens.....

Les commentateurs du défilé.....

PRÉSENTATION DU DÉFILÉ



Chaque année, la traditionnelle cérémonie du 14 juillet se déroule à Paris, sur l'avenue des Champs Élysées. Plus qu'un rendez-vous annuel, l'armée de l'air y voit une opportunité pour présenter aux spectateurs les capacités qu'elle met en œuvre.

Le défilé aérien du 14 juillet est le plus important dispositif d'aéronefs de l'année au dessus du territoire français

Ce défilé aérien est dirigé par le **Général de Division Aérienne Thierry Caspar-Fille-Lambie**, Commandant en second de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes et pilote de transport.

Cette année, les **Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL)**, dont font partie les escadrons « Normandie-Niemen », « Bretagne » et « Île de France », sont mises à l'honneur.

Déroulé du défilé de l'armée de l'air

- ✓ **10h30** : Défilé aérien d'ouverture avec **54 aéronefs de l'armée de l'air**.
- ✓ Défilé des troupes à pied de **667 militaires défilants**, dont 3 écoles.
- ✓ Défilé des troupes motorisées du 25^{ème} RGA avec **20 appareils**.
- ✓ **11h30** : Défilé aérien de clôture avec **7 hélicoptères de l'armée de l'air**.



MISE A L'HONNEUR

Les Forces Aériennes Françaises Libres fêtent leurs 70 ans cette année.



Le 18 juin 1940, une poignée d'aviateurs décide de rejoindre le Général de Gaulle en Angleterre. Tous, tant pilotes que mécaniciens, impatients de continuer le combat, deviennent les premiers éléments des Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL). D'abord éparses, les unités se structurent à partir de juillet 1941 et donnent naissance à de grandes formations restées célèbres pour leur action sur tous les théâtres d'opération.



La naissance des FAFL

En juin 1940, alors que la France connaît une des défaites les plus marquantes de son histoire et tandis que se mettent en place les fondements de ce qui va devenir le régime de Vichy, le Général de Gaulle, ancien sous-secrétaire d'Etat à la Guerre, décide de poursuivre la lutte contre la barbarie nazie. Lançant un appel désormais célèbre, par lequel il invite toutes les forces vives de la Nation à le rejoindre pour l'épauler dans son combat, ce général de brigade entreprend, avec l'aide de Churchill, Premier ministre britannique, résolu lui aussi à lutter jusqu'au bout contre le Reich nazi, de constituer une entité politique et militaire : la France Libre.

Cette France Libre qui entend ne pas se soumettre, de Gaulle s'applique non seulement à lui donner les structures politiques et diplomatiques indispensables, mais aussi à lui attacher une armée capable de faire flotter les couleurs nationales sur tous les champs de bataille où se conduit le combat contre l'Allemagne de Hitler.

Les Forces aériennes françaises libres voient le jour au début du mois de juillet 1940, avec des avions dépareillés, des effectifs squelettiques et des navigants à peine formés, dont beaucoup de jeunes, frais émoulus des écoles, qui ne rêvent que de se battre.



Au nom des provinces de la France

Jusqu'à l'été 1941, les FAFL sont engagées en ordre dispersé, réparties au gré des combats dans des unités éphémères. Il faut attendre le 10 juillet 1941 pour que les FAFL s'affirment. Ce jour là, le colonel Valin devient officiellement chef d'état-major des FAFL, c'est à lui que revient la tâche de la création des grandes unités FAFL. Il décide de donner des noms de provinces françaises aux unités aériennes françaises libres en cours de constitution, en commençant par leur donner le nom des provinces françaises les plus touchées par l'occupation allemande.

C'est ainsi que le 1^{er} septembre 1941, le groupe de chasse «**Alsace**» est créé puis, le 2 septembre, le groupe de bombardement «**Lorraine**». D'autres groupes FAFL sont créés par la suite : «**Île de France**», «**Bretagne**», «Normandie» devenu «**Normandie-Niemen**» en février 1944, «**Artois**» et «**Picardie**».

A partir de cet été là, ces unités libres affirment leur autonomie et leur identité et, même si leurs effectifs restent faibles, même si elles restent sous le commandement britannique dont elles dépendent pour l'intendance, elles apparaissent à tous comme une force nationale, et restent pour l'histoire, le symbole d'une aviation française demeurée aux côtés des alliés jusqu'à la victoire finale.

Le bilan pour l'ensemble des FAFL au cours de la Seconde Guerre Mondiale est de 344 avions ennemis abattus dont 46 probables, 97 ont été endommagés, 104 bateaux ont été coulés ou mis à feu et des centaines de véhicules, de locomotives et de matériels de toutes sortes ont été détruits sur tous les fronts confondus.



LE « NORMANDIE – NIEMEN »

Le Groupe de Chasse «Normandie-Niemen» est l'unité française la plus titrée de tous les temps. Il fut créé en septembre 1942 par le Général de Gaulle pour représenter la France Libre combattante sur le front de l'est. Son histoire est l'une des plus exceptionnelles de l'aviation militaire.

En septembre 2012, le Normandie-Niemen fêtera ses 70 ans.

La naissance du «Normandie»

Début 1942, le diplomate de l'URSS auprès du comité national français, Bogomolov, annonça que le gouvernement soviétique accueillait avec chaleur le projet d'envoyer des aviateurs français combattre sur le front de l'Est. De Gaulle nomma Joseph Pouliquen pour commander le futur Groupe de chasse n°3, pendant sa mise à disposition sur le front Soviétique.

La création effective du Groupe de chasse « Normandie-Niemen » n'est datée que de **la fin 1942** sous le nom de « Normandie ». C'est Joseph Pouliquen qui suggéra ce nom bien qu'il aurait préféré nommer ce groupe du nom de sa province, la Bretagne, mais celui-ci était déjà utilisé par un Groupe de bombardement.

Le 21 juillet 1944, ce fut Joseph Staline qui attribua à l'unité le nom de « Niemen » pour sa participation aux batailles du fleuve éponyme et l'autorisa à porter la dénomination de « Régiment ». A cette occasion, l'unité recevra de nombreuses distinctions militaires, aussi bien soviétiques que françaises.

Fin 1944, les aviateurs du « Normandie-Niemen » furent les premiers Français à entrer militairement en Allemagne.

Début juin 1945, un décret de Staline accorda aux combattants de s'en retourner avec leurs armes et le 20 juin de cette même année, les aviateurs français retrouvèrent la France en se posant au Bourget (93), où ils furent accueillis en héros.

Le «Normandie-Niemen» en chiffres

L'ancien Groupe de Chasse n°3, devenu le « Normandie » en 1942 était constitué à ses débuts d'un groupe de **14 pilotes de chasse** ainsi que **58 mécaniciens français**, tous volontaires.

De 1942 à 1945, le Régiment de chasse «Normandie-Niemen» effectua **5 420 missions**, soit **4 354 heures de vol**, il livra **869 combats aériens** et obtint **273 victoires confirmées**, et **36 probables**.

Pendant la guerre, **38 pilotes furent tués ou portés disparus** dont **7 pilotes trouvèrent la mort en service aérien**.



Le «Normandie-Niemen» aujourd'hui

Le Régiment de chasse 02.030 Normandie-Niemen est officiellement mis en sommeil le 3 juillet 2009. Les derniers avions décollent pour Reims et Châteaudun mi-juillet. Une partie des avions et des pilotes, ainsi que le drapeau du régiment, rejoignent l'ancienne base aérienne 112 de Reims. Le 25 juin 2012, la quatrième unité de Rafale est officiellement mise en service opérationnel sur la base aérienne de Mont de Marsan et reprend les traditions du Normandie-Niemen.



L'« ÎLE DE FRANCE »

Le Groupe de chasse «Île de France» s'est illustré pendant la seconde guerre mondiale, se battant aux côtés de la Royal Air Force. Les succès obtenus par ce *squadron* lui ont valu de nombreuses décorations et citations.

En octobre 2011, l'Île de France a fêté ses 70 ans.

La naissance de l'«Île de France»

Le 20 octobre 1941, le Général de Gaulle signe le décret portant création d'un Groupe de Chasse «Air Marine» en Angleterre.

Ainsi naît à Turnhouse, en Ecosse, le 1^{er} *Free French Squadron* 340 «Ile de France» équipé d'avions britanniques, les «Spitfire MK IX».

Le Groupe participe activement aux batailles d'Angleterre, de Belgique, de Hollande et aux campagnes françaises.

A l'issue de la Seconde Guerre Mondiale, après avoir rendu ses «SPITFIRE» à la Royal Air Force, le Groupe se déplace à Friedrichsaffen, où, jusqu'en **mars 1946**, il vole au sein de l'Escadron de Chasse 02.003. **En mai 1946**, le groupe est incorporé à la 5^e Escadre à Reghaia (Afrique du Nord).

En décembre 1946, il refait mouvement vers Friedrichsaffen, avant un retour à Meknès (Maroc) 4 mois plus tard.

A partir du mois de **juillet 1949**, il participe à la campagne d'Indochine, s'y couvre de gloire, accomplissant 4.600 missions de guerre.

En janvier 1949, le Groupe de Chasse «Ile de France» est rapatrié vers la France.

Enfin, **en mars 1951**, le Groupe prend la dénomination de l'Escadron de Chasse 02.005 «Ile de France».



L'«Île de France» en chiffres

Pendant la seconde guerre mondiale, Le Groupe de chasse a effectué **7 500 sorties** et remporta **75 victoires** lors de la bataille d'Angleterre, des campagnes de France, de Belgique, de Hollande et d'Allemagne.

37 pilotes ont été tués ou portés disparus sur les **78 pilotes engagés**.

Par sa participation, le Groupe a été cité en exemple à l'**Ordre de l'Armée Aérienne** et à l'**Ordre des Forces Françaises Libres**. Il a également reçu le **port de la fourragère aux couleurs de la médaille militaire** et s'est vu attribuer la **croix de la libération**, distinction dont très peu d'unités peuvent s'enorgueillir.

L'«Île de France» aujourd'hui

Implantée sur la Base aérienne 115 à Orange (Vaucluse - 84), l'Escadron de Chasse 02.005 «Île de France» est chargé de l'entraînement et de la transformation opérationnelle de tous les pilotes de Mirage 2000. Pour cela, il est équipé de 8 Mirage 2000 B (biplaces) et de 16 Mirage 2000 C (monoplaces).

L'escadron forme environ 50 stagiaires initiaux par an. Au total, environ 200 pilotes passent chaque année dans cet escadron afin d'y parfaire ou compléter leur instruction sur Mirage 2000.



LE « BRETAGNE »

Le Groupe de reconnaissance et de bombardement « Bretagne » mérite une place à part dans les Forces Aériennes Françaises Libres pour son originalité et son formidable esprit d'équipe. Il s'est illustré majoritairement au cours des campagnes d'Afrique.

En septembre 2012, le Bretagne fêtera ses 70 ans.

La naissance du «Bretagne»

Le Groupe des Forces Aériennes Françaises Libres « Bretagne » est créé le 1^{er} janvier 1942. Il acquit son originalité au cours des campagnes d'Afrique. Une originalité qui est due au fait que toutes les missions se font avec deux avions : un *Lysander* et un *Potez 29*. Ce dernier emporte un fût d'essence pour pouvoir ravitailler en cours de route le *Lysander* dont le rayon d'action est moindre. Lorsque le terrain est estimé favorable, les deux avions se posent en plein désert, font les pleins et repartent. Ce procédé de ravitaillement peu orthodoxe réussit et leur permet d'être performant sur des missions à grande distance.

Le Groupe « Bretagne » est aussi connu pour son formidable esprit d'équipe. Sur ce continent particulièrement dur d'un point de vue aéronautique, avec des moyens réduits et un effectif squelettique, c'est grâce à cette camaraderie exceptionnelle que le Groupe « Bretagne » a pu remplir toutes les missions incombant à l'aviation et dépassant de loin celles demandées à un seul groupe. Parmi elles, des missions d'évacuations, de ravitaillements, de liaisons, de bombardements, d'appuis infanterie et d'artillerie, de mitraillage au sol et missions de reconnaissance.

A partir de 1943, le Groupe est renforcé par des éléments de l'Aviation d'Afrique du Nord, et devient un groupe de bombardement de taille moyenne, sans perdre pour cela ses traditions. Il participera alors aux campagnes d'Italie, de France, et d'Allemagne. C'est en **1996** que le « Bretagne » devient escadron de ravitaillement en vol.

Le «Bretagne» en chiffres

Pendant la seconde guerre mondiale, le Groupe de bombardement « Bretagne » a effectué **21 missions de guerre** pour un total de **4504 heures de vol**.

36 équipages ont été engagés, parmi eux, **5 pilotes ont été tués** et **3 ont été fait prisonniers**.

Titulaire de six citations, le Groupe «Bretagne» s'est vu attribuer la fourragère aux couleurs de la Légion d'Honneur.

Le «Bretagne » aujourd'hui

Devenu le Groupe de Ravitaillement en vol (GRV) 02.091 en août 2009, désormais basé sur la base aérienne 125 à Istres, sa mission principale est de contribuer à la dissuasion nucléaire tout en participant à la projection de puissance grâce aux avions ravitailleurs Boeing C135.

Les C135, aujourd'hui âgés de 48 ans, s'illustrent ou se sont illustrés lors de nombreuses missions telles que l'opération française EPERVIER au Tchad, l'opération otanienne ENDURING FREEDOM en Afghanistan ou encore très récemment lors de l'opération UNIFIED PROTECTOR au dessus du ciel libyen. Les Boeing C135 sont aussi sollicités lors de catastrophes humanitaires ou lors de rapatriement de blessés.

LE DÉFILÉ AÉRIEN D'OUVERTURE

Le défilé aérien d'ouverture durera 7 minutes 20.

Le top départ (**H**) du défilé aérien sera donné au moment où le président de la République prendra place dans les tribunes, il est estimé aux alentours de 10h30.

Le défilé aérien illustre les différentes missions allouées aux diverses capacités aériennes des armées. L'armée de l'air présente ses nombreux moyens aériens (chasse, transport et hélicoptères) qui participent à l'ensemble des fonctions stratégiques définies par le livre blanc.

Ouverture_____	H	Ecole multinationale_____	H+3'10''
<i>9 Alphajet (Patrouille de France)</i>		<i>3 Alphajet (belges), 2 Alphajet</i>	
Connaissance / Anticipation_____	H+30''	Interventions / Assaut maritime_____	H+3'50''
<i>1 C135, 2 Rafale, 2 Mirage F1 CR</i>		<i>1 ATL2 (marine), 2 Sem (marine)</i>	
Prévention_____	H+1'00''	Projection de forces_____	H+4'50''
<i>1 C135, 1 Rafale, 1 Mirage 2000-5 RDY, 1 Mirage 2000 D,</i>		<i>3 C 160 (Transall) , 3 CN 235 (Casa)</i>	
<i>1 Mirage F1 CR</i>		Ecoles d'aviation et de pilotage de l'armée de l'air_____	H+5'50''
Dissuasion_____	H+1'30''	<i>5 XINGU, 3 GROB 120, 2 TB 30</i>	
<i>1 C135, 1 Rafale, 2 Mirage 2000 N,</i>		ALAT_____	H+6'20''
<i>1 Rafale (marine)</i>		<i>2 PC6 (terre)</i>	
Protection_____	H+2'00''	Equipe de présentation_____	H+6'50''
<i>1 E3-F Awacs , 1 Rafale, 4 Mirage 2000 C RDI</i>		<i>3 EXTRA 330</i>	
Interventions Interarmées / Interalliées_____	H+2'30''		
<i>1 Rafale (marine), 1 Mirage 2000 D, 1 Mirage 2000-5 RDY,</i>			
<i>1 Rafale, 2 Typhoon (UK), 1 E2-C Hawkeye (marine)</i>			



La Patrouille de France (PAF) et sa mythique formation « **Big Nine** » ouvrira le défilé aérien à **10 heures 30**. C'est la seule fois de l'année où il sera possible d'observer cette formation et le traditionnel passage avec les fumigènes bleu-blanc-rouge dans l'axe de l'Arc de Triomphe. En effet, la PAF effectue toute l'année ses démonstrations à 8. Le 9^{ème} avion est celui du remplaçant.

Aux manettes, des pilotes de chasse de l'armée de l'air qui évoluent à **2-3 mètres les uns des autres** à des vitesses comprises **entre 300 et 900 km/h**.

La tradition veut que ce soit le mécanicien, aujourd'hui en place arrière, qui choisisse « son » pilote pour la saison, et non l'inverse.

Après plus d'un demi-siècle d'existence (créée en 1953), son leader, cette année, est le commandant Dewas, pilote sur Mirage 2000.

L'Alphajet

Conçu pour succéder au Fouga-Magister, devenu obsolète avec l'avancée aéronautique, l'Alphajet est entré en service en 1981 au sein de la Patrouille de France. Il possède un biréacteur plus puissant, ce qui le fait exceller dans le domaine de la voltige aérienne et dans celui du vol en formation. Très maniable, l'Alphajet peut exécuter toutes les vrilles pratiquées et surtout en sortir facilement.

En 2013, la Patrouille de France fêtera ses 60 ans !

La PAF au grand cœur

Déjà partenaire de la **Fondation Thierry Latran**, ainsi que de l'association **Solid'Air**, la Patrouille de France, s'est liée aux enfants malades issus de familles civiles ou militaires de l'armée de l'air, grâce à son partenariat avec l'association « **Tout le monde chante contre le cancer** ». L'équipage vient ainsi toute l'année à la rencontre d'enfants malades pour réaliser leur rêve de voler.

Son parrain est cette année Thierry Dusautoir, le capitaine de l'équipe de France de Rugby.

Pour découvrir une vidéo de présentation de la patrouille de France, télécharger le flashcode ci-dessous



H+ 30''

CONNAISSANCE / ANTICIPATION



Dans l'armée de l'air, la mission de renseignement permettant de connaître et anticiper les menaces est réalisée à partir de différents moyens aériens :

- ✓ le Mirage F1 : grâce à ses capteurs internes et externes de renseignement photos et son capteur analyseur de signaux électromagnétique;
- ✓ Et le Rafale : grâce à sa haute technologie et à son capteur externe d'images (pod reco NG).

Les satellites d'observations et les drones militaires, comme le drone Harfang, complètent ce système en offrant une capacité de surveillance sur de longues durées, sur des zones plus larges.

Les drones

Le dispositif composé de trois drones, officiellement baptisé « Harfang », du nom de la chouette blanche peuplant le grand nord canadien, a fait ses preuves sur le théâtre afghan de 2009 à 2012. Utilisés également lors de l'opération Harmattan, les drones sont devenus incontournables dans les conflits modernes, pour la surveillance de zone et l'acquisition de renseignement en temps réel.

La surveillance spatiale

L'implication de la France dans la conquête spatiale ne date pas d'hier. Aujourd'hui, les satellites d'observation Hélios sont les outils incontournables du renseignement français. Ils fournissent des images aux forces armées qui les traitent au centre militaire d'observation par satellites (CMOS). Hélios 2B, deuxième satellite de seconde génération, est en orbite de la Terre à 675 kilomètres d'altitude.

L'indispensable C 135 : ravitailleur et hôpital

Grâce au ravitailleur C135, les chasseurs, et plus précisément ici, le Rafale et le Mirage F1 voient leur autonomie augmenter. Il peut aller plus loin pour accomplir leur mission de connaissance et anticipation.

Ce fut le cas, dès le début de l'opération **Harmattan**, le 19 mars 2011, lorsque le Groupement de Ravitaillement en Vol «Bretagne», de la base aérienne 125 d'Istres a alimenté en carburant les aéronefs en vol de toutes armées et de tous pays qui opéraient dans le ciel libyen. Une manœuvre délicate que les *tankers* exécutaient plusieurs fois par jour. En Libye, la mission « connaissance » était indispensable pour que les chasseurs puissent connaître parfaitement leur cible et éviter les dommages collatéraux.



Capacité d'allonge du C 135

- ✓ Capacité d'emport de près de **90 tonnes de kérosène** pour lui et les chasseurs qu'il accompagne
- ✓ En **6 heures**, le **C135 parcourt 5 000 kilomètres** en ayant fait 3 ravitaillements

Grâce au kit Morphée, le C135 peut aussi se métamorphoser en un hôpital volant capable de rapatrier rapidement des blessés.

H+ 1'00''

PRÉVENTION



La prévention consiste à agir pour éviter l'apparition ou l'aggravation des menaces contre la sécurité du pays. Elle passe, notamment, par la lutte contre le terrorisme et les trafics de drogues, par la maîtrise de l'armement, ou encore par le déploiement préventif dans des zones de crises potentielles.

Aujourd'hui, les forces françaises sont présentes dans plusieurs régions d'Afrique et du Moyen-Orient. Grâce à la puissance de feu et à la très grande mobilité des avions de combat, l'armée de l'air est fortement sollicitée dans le cadre des missions de prévention. Sa présence dans certaines régions du monde est indispensable pour prévenir l'apparition de crises potentielles dans le cadre d'accords de défense. Par exemple, des avions de chasse (Mirage 2000), des avions de transport tactique (Transall C160) et des hélicoptères (Fennec et Puma) sont prépositionnés à Djibouti, ainsi que des Rafale aux Emirats Arabes Unis. Depuis leur base aérienne de déploiement, les équipages de l'armée de l'air participent au maintien de la stabilité de certaines régions. Ils sont également en mesure d'intervenir sur tout le continent africain grâce aux forces en place au Gabon et au Tchad.



Pour découvrir le portrait vidéo d'un NOSA et de son pilote, télécharger le flash code ci-dessous



web

Zoom sur le métier de NOSA

Certains de ces avions (Rafale, Mirage 2000 D) sont biplaces, prévus pour accueillir un pilote et un *Navigateur Officier Système d'Arme* (NOSA), dont le rôle est d'anticiper la mission au sol et à bord. **Il est le bras droit du pilote.**

Parmi ceux qui exercent cette spécialité, l'aspirant Marjorie K. est navigatrice de combat sur *Mirage 2000 D*, un avion d'attaque au sol.

était déployée à La Sude, en Crète, dans le cadre de l'opération *Harmattan*. Le métier de NOSA, est relativement méconnu. Indissociable du pilote, le navigateur est positionné en place arrière. Une partie du travail de l'aspirant Marjorie K. consiste à gérer la mission sur le long terme. Elle réalise par exemple les calculs de carburant nécessaires pour rejoindre les ravitailleurs. C'est aussi elle qui met en œuvre l'armement. Dans le cas des *Mirage 2000 D*, le POD de désignation laser est l'outil principal du NOSA. Il permet de désigner des objectifs aux avions qui n'en seraient pas équipés, notamment lors des vols en patrouille mixte, associant deux avions de type différent.

Source : EMA/Ministère de la Défense

H+ 1'30''

DISSUASION



La dissuasion nucléaire repose sur la certitude, pour tout adversaire potentiel, des risques que pourrait entraîner une agression contre la France ou contre ses intérêts vitaux.

La composante aéroportée repose sur une triode : les missiles (ASMP-A), les avions de combat de l'armée de l'air (Mirage 2000 N et Rafale au standard F3) ainsi que les ravitailleurs C135.



Pour découvrir les fiches techniques des avions de chasse de l'armée de l'air, télécharger le flashcode ci-contre

L'essence même du métier de Boomer

Les opérateurs de ravitaillement en vol (ORV), communément appelés « **boomer** » officient dans un « boom », à l'arrière du tanker Boeing C135, où ils servent du carburant en vol aux avions à ravitailler.

Le principe du ravitaillement en vol consiste, pour un aéronef, à s'accrocher au *tanker* qui va lui délivrer, via une perche, du carburant. L'opération ne dure que quelques minutes, mais la manœuvre est complexe, car le *tanker* et l'avion ravitaillé doivent maintenir un cap et une vitesse similaires, malgré les conditions extérieures. Un boomer explique qu'il voit d'abord deux points noirs arriver dans le ciel, avant qu'ils ne prennent peu à peu la forme d'un Mirage 2000 ou d'un autre aéronef. Après que le commandant de bord ait autorisé la rejointe de l'avion à la perche gauche via radio, l'avion se place dans l'axe de la perche de ravitaillement. « A nous de faire le décompte en mètres aux membres de l'équipage, décrit-il, puis à nous de transférer le bon nombre de litres tout en aidant un autre avion à se préparer pour être ravitaillé sur la perche droite. » Un métier qui semble carburer !



Le boomer en place, à l'arrière de l'appareil

Le couple Rafale/ASMP-A

Le couple Rafale/ASMP-A (missile Air-Sol Moyenne Portée Amélioré), fleuron de l'industrie de défense française, a été mis en service opérationnel en 2010. Le système d'arme ASMP-A destiné à la dissuasion nucléaire, a d'abord été couplé au Mirage 2000 N en 2009, avant d'être associé au Rafale : une étape de plus dans la modernisation de la composante aéroportée de l'armée de l'air et donc dans la mission de dissuasion nucléaire des armées.

Le couple Rafale/ASMP-A est un atout pour l'armée de l'air. La polyvalence du Rafale permet aux équipages de l'escadron nucléaire de jouer pleinement leur rôle de dissuasion, tout en honorant des missions conventionnelles. L'escadron nucléaire « Gascogne » s'est d'ailleurs illustré aux côtés du « Provence », escadron de chasse Rafale non nucléaire, lors de l'opération *Harmattan*.

H+ 2'00''

PROTECTION



Depuis de nombreuses années, l'armée de l'air, responsable de la défense du territoire contre toute menace aérienne, fournit un effort constant pour améliorer son dispositif permanent de défense aérienne.

Les événements du 11 septembre 2001 ont confirmé cette priorité et l'ont amenée à adapter encore sa posture permanente qui s'inscrit dans un vaste dispositif interministériel de lutte contre le terrorisme.

Différentes patrouilles d'avions de chasse, comme le Rafale, ainsi que des hélicoptères sont positionnés en alerte courte 24h/24 sur les bases aériennes de l'armée de l'air pour réagir rapidement à toute menace éventuelle que notre système de surveillance aurait détecté.

Chiffres clefs de la Posture Permanente de Sûreté (PPS)

- ✓ **900 aviateurs** participent à cette mission permanente 24h/24, **365 jours par an**, plus de 200 autres se tiennent prêts à venir renforcer ce dispositif;
- ✓ Près de **90 radars** militaires et civils sont interconnectés;
- ✓ **664 sorties d'avions de chasse** de la permanence opérationnelle en 2011;
- ✓ **646 sorties hélicoptères**, majoritairement pour une surveillance de sites ou de zones sensibles (sites nucléaires, aéroport de Paris, prisons...).



2012 : Une première sur Rafale

« Être un jour aux commandes d'un Rafale est un rêve que je partageais avec la plupart des élèves de l'École de l'air », témoigne le capitaine Claire Mérouze, première femme pilote de chasse sur Rafale. Après six années de formation, elle devient major de sa promotion et est affectée sur la base aérienne de Saint-Dizier, fin janvier 2012. Elle touche son rêve du bout des doigts. Elle entame, dès lors, sa phase de formation au sein de l'escadron de transformation Rafale 02.092 « Aquitaine », avant son affectation à l'escadron de chasse 01.007 « Provence ».

Aujourd'hui, l'armée de l'air atteint un taux de féminisation de 22%, le plus élevé dans les armées. Tous les métiers de l'armée de l'air, sans exception, sont ouverts aux femmes.



Pour découvrir une vidéo du Rafale au Dubai Air Show, en novembre dernier, télécharger le flash code ci-contre

H+ 2'30'' INTERVENTIONS INTERARMÉES / INTERALLIÉES



L'armée de l'air est engagée et se tient prête à intervenir dans le cadre d'une grande variété d'opérations, qui peuvent aller de la crise humanitaire à l'engagement de haute intensité en passant par la lutte contre le terrorisme.

Ainsi en 2011, toutes les composantes de l'armée de l'air ont été très sollicitées aux côtés des pays alliés pour intervenir en Libye pendant plus de huit mois, de façon ininterrompue, en application des résolutions de l'ONU. En mai 2012, plus de 3100 aviateurs sont déployés à travers le monde dans douze pays pour agir dans différents cadres d'action.

Le 12 décembre 2012 sur la base de Saint-Dizier, l'ancien premier ministre François Fillon remet la croix de la valeur militaire au flight lieutenant Abson, navigateur britannique en échange sur mirage 2000 D, au titre de sa participation au sein des forces françaises lors des opérations menées au dessus de la Libye.



Exercice Joint Warrior : coopération franco-britannique renforcée

Organisé du **16 au 27 avril 2012 en Écosse**, l'exercice Joint Warrior a accueilli cinq Alphajet de l'escadron d'entraînement 02.002 « Côte d'Or » de la base aérienne 102 de Dijon et un Transall C160 de l'escadron de transport 01.064 « Béarn » de la base aérienne 105 d'Évreux. À partir de la base aérienne de Leuchars, en Écosse, ce Livex (exercice en conditions réelles) est considéré comme **l'un des exercices les plus importants d'Europe en termes d'appui tactique**. De plus, il a pour objectif « d'intégrer pleinement l'armée de l'air française au sein des opérations interarmées de la Royal Air Force (RAF) », souligne l'officier de liaison. Les exercices de ce genre sont indispensables pour garantir l'aptitude des équipages à intervenir sans délais. Cette entente fait suite **aux accords de coopération** sans précédent en matière de défense et de sécurité **signés par la France et la Grande-Bretagne le 2 novembre 2010**. Depuis, les liens entre l'armée de l'air française et la RAF se sont singulièrement resserrés, particulièrement lors des opérations aériennes menées au-dessus de la Libye.

HAWK britannique et Alphajet français de concert à l'exercice Joint Warrior



H+ 3'10''

ÉCOLES MULTINATIONALES



Une école franco-belge

Le programme de formation européenne franco-belge (Advanced Jet Training School – AJeTS) est né de la volonté des deux pays de mutualiser avions, zones d'entraînement et compétences pour un coût moindre et une efficacité optimale.

Les avions-école sont utilisés pour la formation au standard Otan des futurs pilotes de chasse. Les pilotes belges suivent ainsi, à Tours (école de l'aviation de chasse – EAC) et à Cazaux (école de transition opérationnelle – ETO), les différentes phases de la formation du pilote de chasse. Formation européenne, l'école compte des instructeurs italiens, belges et bientôt allemands. Le commandement n'est pas en reste, le chef des opérations de l'ETO est actuellement un officier belge.

Élèves chasseurs

À l'école de l'aviation de chasse de Tours, les élèves reçoivent leur brevet de pilote. Puis, ils suivent une formation à Cazaux pour passer la phase de transformation opérationnelle où ils apprennent de façon approfondie les techniques de combat propres à l'aviation de chasse : le tir air-air et air-sol, la voltige, la navigation en basse altitude, etc.



2012 : année de la modernisation pour l'école franco-belge

Depuis le début de cette année, la flotte française de l'Ajets s'est vue dotée d'Alphajet NG (nouvelle génération) grâce à une remise à niveau de l'ensemble de la flotte. Avec son « *head-up display* », vitre-écran qui projette les informations de vol, son nouveau système de navigation intégré ainsi que la possibilité d'enregistrer le vol grâce à une caméra, l'Alphajet NG va permettre d'optimiser la qualité de la restitution et donc de la formation.

Pour suivre cette dynamique de modernisation et faire que la formation soit toujours complète, le simulateur français a lui aussi été remplacé. Plus moderne, le nouveau simulateur propose une vue panoramique pour plus de réalisme.

H+ 3'50'' INTERVENTIONS / ASSAUT MARITIME



DÉFILÉ AÉRIEN
D'OUVERTURE

Les liens entre l'armée de l'air et la marine nationale illustrent parfaitement l'interarmement que connaissent nos armées aujourd'hui. A différentes reprises, lors d'exercices, d'échanges de compétences ou de missions opérationnelles, l'armée de l'air et la marine nationale ont démontré la complémentarité de leurs moyens.

Atalante: mission interarmées de lutte contre la piraterie en mer

Fin mars 2012, un avion radar E-3F, système de détection et de contrôle aéroportés, a participé à l'opération *Atalante*, apportant un complément en matière de détection, de coordination des moyens et de partage des informations. Évoluant à



plus de **10 000 mètres**, avec de plus une autonomie de près de **11 heures sans ravitaillement**, l'avion radar de l'armée de l'air est équipé de moyens de détection lui offrant une couverture de plus de **200 nautiques soit quelques 400 kilomètres** grâce à son rotodôme de 9m de diamètre. **Le mode maritime du radar de l'E-3F permet de détecter tout navire**, y compris les plus petits, appelés « skiffs », dans un très large rayon. Les informations sont transmises en temps réel vers les autorités, ce qui leur permet de décider, à tout moment, de réorienter les forces vers la zone présentant le plus de contacts suspects.

Les contacts jugés intéressants sont communiqués aux moyens de la force *Atalante* pour identification et intervention éventuelle. Ainsi un bateau croisant à proximité ou un aéronef, comme l'**Atlantique 2** ou le Falcon 50 de la marine nationale, est envoyé pour lever le doute et pour investiguer plus en avant. Une fois la piste identifiée comme étant un ou plusieurs «skiffs», les moyens d'interception en mer comme au sol sont mis en œuvre.

L'AIA de Cuers-Pierrefeu livre le dernier Super Etendard modernisé

Le 14 mai 2012, l'atelier industriel de l'aéronautique (AIA) de Cuers-Pierrefeu a livré le Super Étendard modernisé (SEM) n°62, dernier SEM sorti des chaînes de maintenance du service industriel de l'aéronautique (SIAé), service relevant du chef d'état-major de l'armée de l'air.

Cuers-Pierrefeu est l'un des cinq sites sur lesquels le SIAé s'appuie pour assurer le maintien en condition opérationnelle des matériels aériens des armées, avec les ateliers d'Ambérieu, de Bordeaux, de Clermont-Ferrand et de Lann-Bihoué.

H+ 4'50''

PROJECTION DE FORCES



En France et sur tous les théâtres d'opérations les avions de transport tactique sont indispensables à la manœuvre globale grâce à la grande variété de capacités qu'ils peuvent offrir. Du transport logistique au largage de fret en passant par le posé d'assaut sur terrain sommaire ou l'évacuation de ressortissants, ils œuvrent sans relâche au profit des trois armées.

La France doit être en mesure de projeter **1 500 hommes à 8 000 kilomètres en cinq jours**. Pour remplir pleinement ce contrat, l'armée de l'air va progressivement remplacer les 39 avions de transport Transall C160, sa flotte de 19 CASA CN 235 et ses 14 Hercules C130 par 50 A400 M.

L'A 400 M sera nommé *ATLAS*

Le programme européen A400M poursuit son chemin. Le premier avion sera livré en 2013, puis sept autres en 2014. À terme, l'armée de l'air française devrait être dotée de 50 avions de transport tactique. Le programme A400M est destiné à renouveler la capacité de projections aériennes des armées françaises. Il répond aux besoins capacitaires de l'armée de l'air grâce à ses caractéristiques technologiques et une polyvalence remarquable.



En chiffres

- ✓ Distance franchissable
8700 kilomètres sans escale
(équivalent à Paris – Johannesburg)
- ✓ Volume de la soute de l'appareil
1 A400M = 2 Hercules = 4 transall
- ✓ Autonomie de **15** jours sans maintenance lourde

CN 235 CASA

Le 6 janvier 2012, les deux premiers avions de transport tactique Casa CN235-300 nouvelle version (NV) se sont posés sur la base aérienne 110 de Creil. D'ici à mi-2013, l'armée de l'air comptera donc en plus 8 Casa NV. Ils permettront d'optimiser la répartition des missions entre les trois flottes de transport Transall, Hercules et Casa pendant la montée en puissance de la flotte d'A400M.



Le mythique Transall bientôt au musée de l'air

Le Transall R18, qui avait participé au largage de parachutistes du 2^e REP et du 13^e RDP en 1978 sur Kolwezi au Zaïre pour délivrer des otages européens, rejoindra en août prochain le musée de l'air et de l'espace au Bourget (93). En activité depuis 1968, ce Transall R18 a achevé sa carrière par une dernière mission à N'Djamena, au Tchad. Il totalise plus de 22 000 heures de vol.

H+ 5'50''

ECOLES D'AVIATION ET DE PILOTAGE DE L'ARMÉE DE L'AIR



L'armée de l'air recrute et forme des pilotes de chasse, de transport, d'hélicoptère ainsi que des navigateurs officiers système d'arme au sein de ses écoles de spécialisation. Ces dernières utilisent des **Xingu**, des **Grob 120** ou encore des **Epsilon TB 30**.

H+ 6'20'' AVIATION LÉGÈRE DE L'ARMÉE DE TERRE



Le Grob 120, un avion d'entraînement

Depuis mars 2007, la formation de base des pilotes de l'armée de l'air et de la marine nationale est réalisée sur le Grob 120, biplace côte à côte, au sein de l'école de pilotage de l'armée de l'air à Cognac. L'école accueille des stagiaires étrangers du cours spécial de l'école de l'air (Salon-de-Provence).



L' Epsilon TB 30, « Une petite guêpe »

L'Epsilon TB 30 sert à la pré-sélection et à la formation de plusieurs milliers de pilotes de chasse, à raison d'environ 150 élèves par an au sein de l'école de pilotage de l'armée de l'air, à Cognac.

Le Xingu, spécialisation « Transport »

Utilisé au sein des forces aériennes comme avion de formation et d'entraînement, le Xingu équipe aujourd'hui l'Ecole de l'Aviation de Transport (EAT) d'Avord. Cet appareil bimoteur est l'avion des débuts de tous les futurs pilotes de transport militaire.

En 2012, le contrat de maintenance aéronautique de la flotte a été externalisé dans le respect de la loi de programmation militaire. L'Ecole d'Aviation de Transport est une unité profondément européenne puisqu'elle forme des pilotes belges, italiens...

H+ 6'50''

EQUIPE DE PRÉSENTATION



Symbole de l'excellence aéronautique, la prestigieuse équipe de voltige de l'armée de l'air (EVAA) contribue au rayonnement de l'armée de l'air en France et à l'étranger. Elle participe chaque année à de nombreux meetings aériens et à des compétitions internationales. Pour la troisième année consécutive, elle participera au défilé du 14 juillet 2012.



Pour découvrir
une vidéo de
présentation
de l'EVAA
télécharger le
flash code ci-
contre.

Le « volti-gineux » Extra 330

Depuis 2008, l'équipe de voltige, implantée sur la base aérienne de Salon de Provence, est dotée d'Extra 330 SC (monoplace) et de LC (biplace).

L'Extra 330 est un modèle idéal pour la voltige. À la fois puissant et léger, ce petit avion à hélice est certifié pour subir des accélérations positives et négatives jusqu'à 10 g. Son rapport poids/puissance et son équilibrage lui permettent de rester contrôlable à toutes les vitesses.

Des sportifs de haut niveau

L'EVAA compte six pilotes au total, dont trois sont présentateurs et compétiteurs au niveau international. Leur originalité ? Ces « as » de la voltige possèdent le titre de « **sportif de haut niveau** », attribué par la fédération française aéronautique.

Pour la majorité d'entre eux, ils évoluent au sein de la Patrouille depuis près de dix années. Ce sont de véritables acrobates professionnels. L'un d'entre eux explique: « *Une fois que l'on intègre notre équipe, il faut environ trois années de travail pour être au niveau de compétition internationale. Lorsqu'un pilote décide d'intégrer l'EVAA, il sait qu'il s'engage sur du long terme* ».

En période hivernale, ils préparent la saison des meetings et des compétitions avec assiduité.

L'année dernière, l'EVAA a recruté deux nouveaux pilotes : le lieutenant Alexandre Orlowski et le capitaine Alexis Busque.



LE DÉFILÉ À PIED



Les écoles

EOAA Salon de Provence.....

Ecoles des Officiers de l'Armée de l'Air

EFSOAA de Rochefort.....

Ecole de Formation des Sous Officiers de l'Armée de l'Air

EETAA de Saintes.....

Ecole d'Enseignement Technique de l'Armée de l'Air

Les entités opérationnelles

BA 115 Orange.....

Base Aérienne 115 « capitaine Seynes » d'Orange

BA 133 Nancy.....

*Base Aérienne 133 « commandant Henry Jeandet »
de Nancy-Ochey*

EOAA SALON DE PROVENCE



Les écoles d'officiers de l'armée de l'air de Salon de Provence

Les élèves officiers des différents cours y reçoivent une formation militaire, académique et aéronautique. 650 élèves-officiers suivent une formation initiale au sein des EOAA, pour un flux annuel entrant de **450 élèves** officiers, dont 150 de carrière et 300 sous contrat, la durée des cours variant de 2 à 3 ans pour les premiers et de 4 semaines à 4 mois pour les seconds. Les Écoles d'officiers assurent également la formation continue de près de 2000 officiers chaque année.

Ecole de l'air : meilleure école d'ingénieur

Le 2 mai dernier, l'Ecole de l'Air (EA) au sein des écoles des officiers de l'armée de l'air est devenue la meilleure des grandes écoles d'ingénieurs spécialisés en aéronautique, mécanique ou automobile. Selon le classement annuel du cabinet SMBG, cabinet d'orientation spécialisée dans la préparation des candidatures à l'entrée des grandes écoles et universités, et des critères tels que les débouchés ou la satisfaction des étudiants, l'école des officiers de l'armée de l'air s'impose devant Supaéro Toulouse, l'ENAC ou encore les Arts et métiers ParisTech.

Cette mise en valeur récompense la volonté forte de l'école de l'air de s'ouvrir davantage vers l'extérieur, et particulièrement vers l'international.



Insigne de l'Ecole de l'Air
Nom de la promotion 2012 :
Capitaine Marcel ALBERT



Insigne de l'Ecole Militaire de l'Air
Nom de la promotion 2012 :
Colonel Bernard DUPERIER



Les EOAA reçoivent le Prix Armées-Jeunesse 2012

Le Prix Armées-Jeunesse est destiné à récompenser une formation militaire qui a initié et mené, hors de ses missions habituelles, une action visant à développer les liens entre la jeunesse et les armées et conduite en partena-

-riat avec d'autres administrations, des collectivités locales, des associations ou des établissements scolaires ou universitaires.

Les Ecoles d'Officiers de l'Armée de l'Air se voient récompensées cette année pour une série d'actions d'aide et de soutien centrées sur "l'engagement". Ces actions se déclinent en plusieurs dispositifs, tels que le parrainage de collégiens, lycéens et étudiants, le tutorat d'étudiants, le dispositif des cadets de l'air, le parrainage de l'association "les Ailes du petit Prince", le partenariat avec des fondations et le "raid international Courier Sud".

Ces actions de formation et d'information ont permis à plus de 400 jeunes collégiens et lycéens d'être parrainés par les élèves officiers.

EFSOAA ROCHEFORT



Commandant des troupes

Le colonel Olivier Goudal, chef d'état-major des écoles des Sous-Officiers et des militaires du rang de l'armée de l'air (ESOMAA) et commandant en second de l'Ecole de Formation des Sous-Officiers de l'Armée de l'Air (EFSOAA).

L'Ecole de Formation des Sous-Officiers de l'Armée de l'Air de Rochefort

L'EFSOAA est une école réputée dans le monde de l'aéronautique, entretenant de nombreuses relations avec le monde civil, notamment avec l'éducation nationale et la direction générale de l'aviation civile. Cette école est engagée depuis plus de trois ans dans une démarche volontaire visant à converger vers les normes aéronautiques civiles en matière de formation. Elle a ainsi mis en place des formations concourants à la délivrance de licences de maintenance aéronautique équivalentes à celles du monde aéronautique civil.

L'approche interarmées dans le domaine aéronautique est incontournable. Ainsi, Rochefort est devenue une école de référence dans les spécialités aéronautiques où sont formées les trois armées : les spécialistes de l'armée de l'air mais aussi ceux de l'aéronavale, de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT) et le personnel du Service Industriel de l'Aéronautique (SIAé). Ainsi sur les rangs se côtoient aviateurs, marins et terriens. Cette école tire sa force du réalisme de l'apprentissage des gestes professionnels exécutés sur des cellules d'aéronefs dédiés à l'instruction.

L'école dispose ainsi d'une structure très proche de celle d'un escadron de soutien technique opérationnel: les élèves peuvent apprendre leur métier sur des aéronefs retirés du service du fait de leur ancienneté mais utilisés au sol d'une manière proche de la réalité opérationnelle.



Insigne de l'EFSOAA

L'Ecole de Formation des Sous-Officiers de l'Armée de l'Air

✓ Durée de la formation :

Pour les aviateurs, la durée de la formation militaire initiale est de 4 mois soit 16 semaines et la durée de la formation professionnelle varie de 13 à 42 semaines selon les spécialités.

✓ Incorporation des élèves, nombre de cours et stages réalisés dans l'année :

979 élèves (formation militaire initiale) dont 150 personnels féminins ont été incorporés en 2011.

Cela représente 10 promotions d'une moyenne de 98 élèves. Par ailleurs, l'école a reçu près de 5448 stagiaires en 2011 (4020 stagiaires air, 484 stagiaires marine, 247 de l'armée de terre, 11 de la gendarmerie, 15 stagiaires étrangers et 671 civils). 437 stages ont été délivrés en 2011. 459 stages sont prévus pour 2012 (116 stages terminés au 1er avril 2012).

EETAA SAINTES



Commandant des troupes

Le Colonel Bertrand RENON commande la base aérienne 722 – Ecole d'enseignement technique de l'armée de l'air de Saintes, depuis le 6 septembre 2011.

L'Ecole d'Enseignement Technique de l'Armée de l'Air de Saintes



L'EETAA permet aux jeunes populations en formation de se structurer pour tenir leur rôle au sein de l'armée de l'air et pouvoir y développer leur potentialité.

L'EETAA comprend le Centre d'Enseignement technique de l'armée de l'air (CETAA) et le Centre de Formation Militaire Élémentaire (CFME).

La population de la base, militaire et civile, tous grades confondus, représente plus de 710 personnes : 60 ont un statut civil d'ouvrier d'état, de contractuel ou de fonctionnaire.

Sur 650 militaires, la moitié sont les élèves techniciens scolarisés au CETAA (332 dont 41 élèves féminins).

A ces chiffres s'ajoutent ceux des stagiaires du CFME, environ 300 chaque année.

Issus des promotions 2010 « sergent-chef Dronchat » et 2011 « capitaine Balandras », 42 élèves techniciens, dont le porte-drapeau et sa garde, du Cours d'Enseignement Technique de l'armée de l'air (CETAA 00.310) situé sur la BA 722 de Saintes, participent au défilé.

Rencontre avec le commandant Jean-Louis Mouline, commandant le CETAA, qui explique le cursus:

« Agés de 16 à 18 ans, ces élèves techniciens, également appelés « Arpètes », sont des futurs sous-officiers recrutés, soit sur concours, soit sur titre. Les 180 élèves de la promotion suivent tout à la fois, une éducation civique, un enseignement scolaire sur 2 ans et une formation militaire, à la fois théorique



et pratique de plusieurs semaines. Ils préparent l'un des trois baccalauréats ouverts : scientifique, technologique ou professionnel. L'orientation vers l'une de ces trois filières est faite après l'incorporation, en fonction des vœux des élèves, du dossier scolaire, de l'aptitude physique et des possibilités offertes. Les titulaires du baccalauréat poursuivront leur formation dans une école de spécialisation de l'armée de l'air avant d'être affectés sur une base aérienne avec le grade de sergent. Par ailleurs, pour la première fois cette année, nous ouvrirons une classe de CAP (certificat d'aptitude professionnelle) pour 15 élèves appelés à devenir des militaires techniciens de l'air mécaniciens vecteur. »

BA 115 ORANGE ET BA 133 NANCY



Commandant des troupes de la BA 115

Le colonel Eric CHARPENTIER
commandant la base aérienne 115

Commandant des troupes de la BA 133

Le colonel Denys Colomb, commandant
la base aérienne 133

Base aérienne 115 « Capitaine de Seynes » d'Orange



La fonction principale de la base est d'assurer de manière permanente la mission d'alerte de défense aérienne et la mission d'assistance en vol. Parmi les trois unités opérationnelles de la base, l'**EC 02.005** « Ile de France » est le lieu d'instruction et de

contrôle de tous les pilotes de l'armée de l'air qui volent sur Mirage 2000, quelle que soit la version, défense aérienne ou bombardement.

Il y a aussi le Centre d'Instruction des Equipages d'Hélicoptères (**CIEH**) 00.341 «Maurienne» qui est chargé de la transformation sur FENNEC des pilotes d'hélicoptères brevetés. Quant à l'**EH 05.067** «Alpilles», il assure principalement les missions de Police du Ciel et de service public (secours aux populations).

L'opération « *air baltic* » est d'ailleurs l'illustration parfaite des savoir-faire de la base en matière de surveillance aérienne. L'**EC 02.005** « Ile de France » a participé à cette mission otanienne de *Police du Ciel* pendant 4 mois au profit des pays baltes qui ne disposent pas de moyens d'intervention capables de garantir la protection de leur espace aérien.

Base aérienne 133 « Commandant Henry Jeandet » de Nancy-Ochey



La Base aérienne 133 est une base plate-forme qui met en œuvre quatre unités navigantes équipées de Mirage 2000 D (trois escadrons de chasse et un escadron de transformation Mirage 2000 D).

Les opérations extérieures constituent une part importante de l'activité permanente de la base. L'année 2011 a notamment été marquée par l'engagement des personnels de la base aérienne de mars à novembre dans l'opération Harmattan en Libye.

Le sergent-chef Jessy Venard de la BA 133

Engagée en 2002, elle est mécanicien vecteur sur Mirage 2000 D, et affectée depuis 2005 sur la BA 133. Illustrant le caractère opérationnel de cette base, le sergent-chef Venard a enchaîné les opérations extérieures. Elle a été projetée en 2008, 2009 et 2010 à Kandahar, en Afghanistan et faisait partie des tous premiers échelons au début de l'opération *Harmattan* à Solenzara, en Corse.



LE DÉFILÉ MOTORISÉ



Le défilé motorisé met en valeur les hommes et les femmes du 25^e Régiment du Génie de l'Air (RGA) travaillant pour l'armée de l'air.

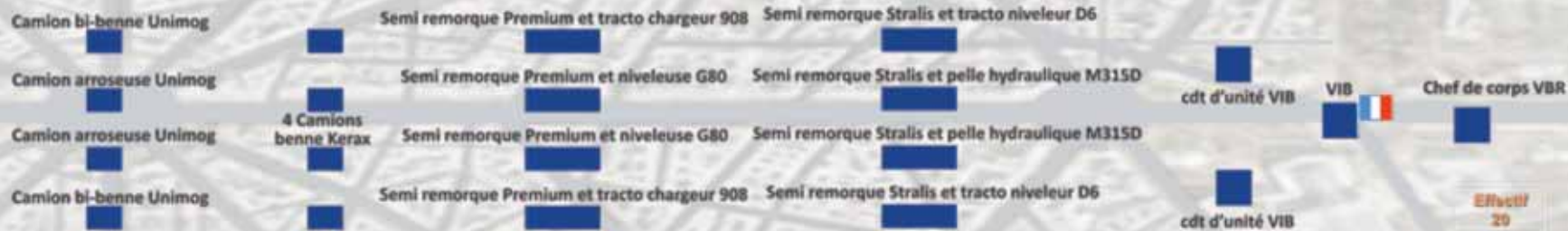
Le 25^e RGA a pour mission majeure le rétablissement des infrastructures aéronautiques nécessaires à l'armée de l'air sur une base aérienne projetée. Il est composé exclusivement de soldats de l'armée de terre mais ils sont notés et administrés au sein de l'armée de l'air qui élabore leur plan de charge, un cas unique dans l'armée de l'air.

Ayant participé à l'opération *Harmattan*, actuellement déployé au Tadjikistan, au Liban, à Djibouti, au Tchad et en Polynésie, le 25^e RGA est une unité particulièrement projetée en opérations extérieures.



Défilé du 25^e régiment du génie de l'air _____

LE 25^E RGA



Commandant des troupes

Le colonel Laurent PROENÇA, chef de corps du 25^e Régiment du Génie de l'Air

La capacité de construire une base aérienne lors d'un déploiement en opérations, place d'emblée la France parmi les nations cadres d'une coalition. En matière d'infrastructure, l'armée de l'air centralise son savoir-faire sur trois unités opérationnelles : **l'Etablissement Central de l'Infrastructure de l'Air (ECIA)** qui se charge de fournir matériel et engins, **le 25^e Régiment du Génie de l'Air (RGA)** qui est responsable de l'infrastructure dite « horizontale » (piste, air de stationnement aéronautique...) puis **le Groupement Aérien d'Appuis aux Opérations (GAAO)** chargé de toute la construction de structure hors sol. Les trois unités dépendent du CSFA, Commandement du Soutien des Forces Aériennes.



Des combattants

Tous les militaires du GAAO et du 25^e RGA en opération sont des combattants. Ils suivent une formation militaire continue et bénéficient d'un bon entraînement, bien qu'ils insistent sur le fait de ne pas être des guerriers. Le commandant du génie de l'air explique : *« Les compagnies ne travaillent pas sous le feu direct de l'ennemi. Nul ne peut envisager de construire des installations en plein champ de bataille. Nos hommes acquièrent des compétences du combattant de manière à être projetés sur un théâtre où la menace n'est pas nulle ».*

25^e RGA , les bâtisseurs de guerre

Le génie de l'air est sollicité sur toutes les opérations où s'engagent les armées. Ils interviennent, par exemple, dans la réalisation de terrains sommaires en Afrique ou dans la réfection de pistes ou d'aéroports comme à Mostar et à Sarajevo. Lors des opérations du Darfour au Soudan, les hommes du 25^e RGA ont créé et assuré l'entretien de quatre terrains sommaires, de façon simultanée, pour le pont aérien de la coalition. Sur les théâtres, ils procèdent, dans un premier temps, aux opérations de reconnaissance et de dépollution pyrotechnique. Ensuite, dans un second temps, vient la phase de réparation des cratères de bombes, puis le rétablissement des surfaces aéronautiques, pistes et parkings.

Signe distinctif des militaires du génie de l'air : le velours noir de leur galon fut le cadeau offert par l'impératrice Eugénie au génie militaire.



LE DÉFILÉ AÉRIEN DE CLÔTURE

Le défilé des hélicoptères, dont 7 sont de l'armée de l'air, clôture la cérémonie. Le top départ (**H**) est prévu aux environs de 11h30, dès que le défilé motorisé prendra fin.

L'hélicoptère est l'un des rares appareils à être capable, en vol stationnaire, d'intervenir sur des lieux peu accessibles. En découle une mission principale, celle de l'évacuation et du sauvetage. Équipé d'une civière, de blocs médicaux et de treuils lorsqu'il s'agit de procéder à l'évacuation de blessés, l'appareil sait aussi être un outil de combat.

Interventions interarmées_____

H

De l'opération Harmattan

3 Gazelle de l'armée de terre

1 Tigre de l'armée de terre

1 Puma de l'armée de terre

1 Caracal de l'armée de l'air

De l'opération Licorne

3 Gazelle de l'armée de terre

1 Puma de l'armée de terre

1 Fennec de l'armée de l'air

De l'opération Pamir

1 Gazelle de l'armée de terre

2 Tigre de l'armée de terre

1 Caracal de l'armée de terre

1 Caracal de l'armée de l'air

Sûreté aérienne_____ **H+1'05''**

3 Fennec de l'armée de l'air dont 1 Fennec MASA

Sauvegarde et protection maritime_____ **H+1'30''**

1 NH90 de la marine nationale

1 Panther de la marine nationale

1 Dauphin de la marine nationale

Sauvegarde Terrestre_____ **H+1'55''**

1 Gazelle de l'armée de terre

1 Puma de l'armée de terre

1 Cougar de l'armée de terre

1 Puma de l'armée de l'air

Gendarmerie Nationale_____

1 EC 145

2 EC 135

H+2'20''

Sécurité Civile_____ **H+2'45''**

3 EC 145



Opération *Harmattan* en Libye

Le 19 mars 2011, l'opération *Harmattan* (du nom du vent éponyme) était déclenchée. L'armée de l'air s'est ainsi trouvée au cœur des opérations aériennes menées au-dessus du territoire libyen. Au total, huit mois d'engagement, depuis quatre sites différents, mobilisaient l'intégralité de la flotte et surtout, une multitude d'aviateurs passaient l'épreuve du « feu ».

Les avions et hélicoptères de l'armée de l'air et de la marine nationale, avec l'appui d'hélicoptères de l'aviation légère de l'armée de terre, sont intervenus conjointement, une opération qui illustre la volonté d'une coopération interarmées renforcée.

Chiffres clefs de l'opération *Harmattan*

- ✓ Une durée de **227 jours** sans interruption ;
- ✓ **5600 sorties** d'avions de l'armée de l'air et de la marine nationale ;
- ✓ Mobilisation de **4200 militaires** des trois armées ;
- ✓ **2 heures** seulement après l'annonce du président de la République, les premières frappes des chasseurs ont lieu ;
- ✓ Plus de **27 000 heures de vol** pour les 3 armées.

La CSAR, mission dévolue à l'armée de l'air

La mission CSAR (*Combat Search and Rescue – recherche et sauvetage au combat, RESCO*), consiste à récupérer du personnel en territoire hostile. Cette mission s'adresse majoritairement aux équipages d'aéronefs et aux commandos.

En pointe dans le domaine du Combat SAR sur la scène internationale, l'escadron d'hélicoptères 01.067 « Pyrénées », équipé de Caracal, et les commandos parachutistes de l'air (CPA) N°30 sont les seuls détenteurs du savoir-faire en France. Ils utilisent de nombreuses techniques d'infiltration et d'exfiltration, auxquelles ils se forment et s'entraînent régulièrement. Dans le cadre de l'opération *Harmattan*, ils



étaient en alerte en permanence, et se tenaient prêts à décoller dans les délais impartis pour récupérer les équipages en péril.

H INTERVENTIONS INTERARMÉES



Opération *Licorne* en Côte d'Ivoire

La force *Licorne* est déployée en Côte d'Ivoire depuis septembre 2002. Engagée pour assurer la sécurité des ressortissants français après une tentative de coup d'Etat, *Licorne* est aussi chargée de contrôler le cessez le feu, puis de soutenir le déploiement d'une mission de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) fin 2002, à laquelle succède rapidement une mission de l'ONU début 2003.

La force *Licorne*, qui aura compté jusqu'à 5 000 hommes en 2004, en compte, depuis novembre 2011, environ 450 qui arment notamment un élément de soutien, deux unités de combat et un hélicoptère Fennec.

Le 18 avril dernier, les forces françaises de l'opération *Licorne* ont remis aux autorités du pays le contrôle de l'aéroport international d'Abidjan.



Exercice LOMO TIA 3

Du 13 au 14 janvier 2012, l'hélicoptère Fennec du détachement «air» d'Abidjan, a participé à l'exercice interarmées «Lomo TIA 3», aux côtés de soldats français de la «Force *Licorne*».

Au total, le Fennec a réalisé près de cinq heures de vol, en enchaînant une grande variété de missions logistiques et tactiques (vols sous jumelles de vision nocturne, transport de matériel sous élingue, simulation d'évacuation sanitaire, vols de reconnaissance).

Des entraînements sont régulièrement organisés sur le site de Lomo Nord, à 200 km au nord d'Abidjan. Intégré à la Force *Licorne*, le détachement Fennec est armé par des équipages de l'escadron d'hélicoptère 03.067 «Parisis» de la base aérienne 107 de Villacoublay.

Pour découvrir les
fiches techniques
des hélicoptères
de l'armée de l'air,
télécharger le
flashcode ci-
contre



H INTERVENTIONS INTERARMÉES



Opération Pamir en Afghanistan

En octobre 2001, en réponse aux attentats du 11 septembre, la France, qui condamne le terrorisme, soutient la démarche des Etats-Unis et s'engage à leurs côtés sur le terrain Afghan. En 2008, l'opération *Pamir* prend place dans le cadre de la Force Internationale d'Assistance et de Sécurité (ISAF) sous commandement de l'OTAN. La mission de la France s'articule aujourd'hui autour de la sécurisation des zones placées sous sa responsabilité et du soutien de la montée en puissance de l'armée nationale afghane pour lui permettre de reprendre à son compte les missions de sécurisation.



Pour découvrir une vidéo du Caracal en Afghanistan, télécharger le flash code ci-contre.

Le Caracal en Afghanistan

Depuis décembre 2006, l'armée de l'air déploie des hélicoptères EC 725 Caracal au sein des forces françaises dans la région de Kaboul.

De décembre 2006 à octobre 2008, deux Caracal de l'armée de l'air ont assuré 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, des missions de recherche et de sauvetage de soldats au combat.

Depuis, un Caracal de l'armée de l'air est inséré au sein du BATHELICO (bataillon hélicoptères) français, à Kaboul, sous la responsabilité de l'armée de terre. Le détachement accomplit de nombreuses missions tactiques et de reconnaissances ainsi que des évacuations sanitaires.

A compter du 27 mai 2012, l'ensemble du soutien des Caracal du BATHELICO est effectué par l'armée de l'air.



Retrouvez d'autres d'informations et de nombreux témoignages dans le livre «*Afghanistan : regards d'aviateurs*» écrit par le lieutenant Charline Redin, à l'occasion des dix ans d'engagement de la France en Afghanistan.

H+ 1'05''

SÛRETÉ AÉRIENNE



La France est l'un des pays les plus survolés au monde : **10 000 à 15 000 aéronefs** survolent quotidiennement le ciel français.

Pour assurer la défense du territoire contre toute menace aérienne et veiller au respect de la souveraineté nationale dans l'espace aérien français, le chef d'état-major des armées confie la responsabilité de la posture permanente de sûreté aérienne (PPS) à l'armée de l'air. Au total, **963 aviateurs** participent à cette mission permanente 24h/24, 365 jours par an. Et plus de 200 autres se tiennent prêts à venir renforcer ce dispositif.



La nuit tombant, les pilotes de l'armée de l'air, équipés de jumelles à vision nocturne (JVN), sont prêts à intervenir.



web
Pour découvrir le
portrait d'une con-
trôleuse aérienne,
télécharger le flash
code ci-dessus



H + 1'30'' SAUVEGARDE/ PROTECTION MARITIME



Les équipes de tireurs d'élite de la MASA

Les hélicoptères Fennec en charge de la permanence opérationnelle embarquent à leur bord un tireur d'élite et un chef d'équipe. Ils sont positionnés, porte ouverte, sur l'un des côtés de l'hélicoptère pour prévenir et orienter les aéronefs potentiellement « perdus » ou si besoin, en dernier recours, pour réaliser un tir de semonce (ultime avertissement démonstratif) ou de destruction, avec l'autorisation du premier ministre, si l'aéronef ne se montre pas coopératif.

L'adjudant S. est chef d'équipe MASA, il assure son équipier tireur d'élite. Après 24 ans dans l'armée de l'air, au sein notamment des CPA 20 et 30, dont 14 détachements outre-mer, il est désormais réserviste opérationnel, car « *il aime trop son métier* », dit-il. Être réserviste lui permet de rester au contact de l'armée de l'air : 30 jours par an en métropole ou jusqu'à 150 en outre-mer.

L'armée de l'air compte dans ses forces 4700 réservistes opérationnels.

H+ 1'55''

SAUVEGARDE TERRESTRE



La **sauvegarde terrestre** appelée « **SAR** » (Search and Rescue), consiste à rechercher, de jour comme de nuit, une ou plusieurs personnes en péril ou disparues, et de leur porter secours dans des zones souvent difficiles d'accès sur le territoire national.

Qu'il s'agisse de crises sanitaires, de catastrophes naturelles, d'accidents isolés de civils ou d'autres événements nécessitant l'intervention de secours, l'Etat peut faire appel aux forces armées pour renforcer les moyens de la sécurité civile, lorsque ces derniers sont insuffisants.

L'armée de l'air répond alors à hauteur de ses moyens humains et matériels. La mission SAR est réalisée par les escadrons d'hélicoptères 01.067 «Pyrénées» de Cazaux et le 01.044 « Solenzara » en Corse.

Les opérations de sauvetage sont confiées à l'armée de l'air en accord avec le Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement. La salle d'opérations du Centre National des Opérations Aériennes (CNOA) à Lyon centralise les informations recueillies par un dispositif permanent de quatre Centres de Coordination de Sauvetage (CCS), qui assurent ensuite la conduite et la coordination des moyens engagés.



L'année dernière, le CDAOA (Commandement de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes) a conduit **88 opérations** SAR contribuant ainsi à sauver **30 vies**.

H + 2'20''

GENDARMERIE NATIONALE



L'armée de l'air en aide aux victimes de la tempête Xynthia

En février 2010, lorsque la France a été durement touchée par la tempête Xynthia, les unités de l'armée de l'air, placées en alerte et renforcées à la suite des prévisions météorologiques, ont été parmi les premières à intervenir. En trois jours, les trois hélicoptères (deux Puma et un Caracal) de la base de Cazaux ont effectué plus de **30 heures de vol**, **secouru 136 personnes**, dont **77 par hélitreuillage**, et transporté **2 500 kg de fret**.

H+ 2'45''

SÉCURITÉ CIVILE



Des liens interministériels entre l'armée de l'air et la sécurité civile

Héphaïstos

Chaque année, de juin à septembre, des aviateurs sont mobilisés pour renforcer les unités de la sécurité civile dans la lutte contre les feux de forêts dans le sud de la France. Cette opération initiée en 1984 porte le nom d'*Héphaïstos* et a pour but de surveiller les zones sensibles en période estivale. La cellule des opérations aériennes de la sécurité civile (COASC) qui se situe au centre d'opéra-

-tions de zone sud (COZ Sud) de Valabre, dans les Bouches-du-Rhône, assure le dispositif aérien chargé de renforcer les actions au sol. Par exemple, un protocole d'accueil des aéronefs de la sécurité civile sur la base aérienne 106 de Bordeaux-Mérignac a été signé en 2000 entre les ministères de l'Intérieur et de la Défense. La base aérienne 106 est chargée du soutien logistique des aéronefs et des équipages qu'elle reçoit. Cet été, la base aérienne reçoit un DASH 8 ainsi que ses deux pilotes. Ceci illustre de la capacité des bases aériennes de l'armée de l'air d'accueillir des moyens issus d'autres ministères.

Arrivée des canadiens sur la base aérienne 106 Bordeaux Mérignac



Exercice interministériel Durance

Un exercice visant à faire travailler conjointement les moyens de l'armée de l'air et ceux de la sécurité civile a eu lieu le 29 mars 2012 dans le Vaucluse.

Cet exercice de coordination aérienne a nécessité la mise en place d'un PC sur la commune de Saint-Christol qui a contrôlé l'engagement de moyens aériens divers : un avion de type "Awacs" de l'armée de l'air ainsi qu'un fennec, des hélicoptères des douanes, de la sécurité civile et d'un avion de reconnaissance de type « beech 200 » de la base de Marignane avec un officier supérieur d'investigation à son bord.

Source : Ministère de l'intérieur

LA MUSIQUE DE L'AIR

Implantée sur la base aérienne 117 de Paris-Balard, la Musique de l'air se produit chaque année dans quelques **80 cérémonies** et autant de concerts.

Lors du défilé du 14 juillet, elle reste positionnée sur la **place de la Concorde**, se relayant avec la musique de l'armée de terre, pour couvrir sans interruption l'intégralité du défilé.

Le rôle de la Musique de l'air

Son rôle est de donner de la solennité aux cérémonies militaires et de porter haut les couleurs des aviateurs lors de représentations publiques.

Le répertoire de la Musique de l'air est très éclectique : musiques classiques, populaires ou contemporaines. Parmi les morceaux interprétés, la Musique de l'air joue une centaine de marches, comme le très célèbre «Race d'Aiglons».

Depuis 2005, la Musique de l'air est dirigée par le colonel Claude Kesmaecker. Il officiera comme chef d'orchestre de la formation lors du défilé et sera relayé avant et après le défilé par le sous-lieutenant Benjamin Garzia.

L'armée de l'air compte près de 200 musiciens, répartis dans plusieurs formations

Pour assurer ses missions, la Musique de l'air compte 128 musiciens regroupés en trois orchestres (harmonie, orchestres de cuivres et de jazz). Le plus important en effectif est l'harmonie, avec 76 personnes. L'orchestre de cuivres, créé en 2002, est composé de 30 musiciens. L'orchestre de jazz de l'air, fondé en 2005, compte pour sa part 16 personnes, dirigées par le capitaine Stan Laferrière, compositeur, arrangeur et pianiste qui écrit des orchestrations pour les plus grands noms du jazz français et américains.

L'armée de l'air compte aussi parmi ses formations l'orchestre d'harmonie de la Musique des Forces Aériennes de Bordeaux (MFAB) avec 62 musiciens.



«Baptême du feu» pour le sous-lieutenant Garzia

Benjamin Garzia, jeune officier de 28 ans, participera cette année à son premier défilé du 14 juillet en tant que chef d'orchestre de la Musique de l'air. Il avoue être un peu anxieux mais aussi très impatient de cette première. Diplômé en juin 2011 du Conservatoire National Supérieur de Musique de Paris, il postule aussitôt à la musique de l'air «pour son prestige et sa notoriété». Après être d'abord sélectionné sur dossier, il passe un entretien et entre dans la formation de la Musique de l'air en tant qu'officier sous contrat.

«Originellement, je suis corniste, explique-t-il, être chef de musique

– le terme militaire de chef d'orchestre – c'est à la fois une grande fierté mais c'est aussi une grande responsabilité. Il faut être investi, polyvalent et surtout, savoir gérer le côté humain. Les musiciens sont avant tout des hommes et des femmes de grands talents qui ont chacun une sensibilité différente. Mon travail est de leur permettre de s'épanouir personnellement dans leur musique, tout en gardant une cohérence et une harmonie en groupe et un esprit de cohésion au sein de l'unité.»

À LA RENCONTRE DES FRANCILIENS

Depuis 4 années, l'armée de l'air participe à l'opération « **Les Franciliens et les Parisiens accueillent leurs soldats** » de **14 heures à 18 heures**, et offrent ainsi aux passants une chance de rencontrer le personnel de l'armée de l'air ainsi que leur équipement sur 4 sites dans Paris et en petite couronne.

Derrière ce dispositif, l'armée de l'air souhaite donner aux Parisiens l'opportunité de découvrir leur armée et de dialoguer avec les soldats. C'est pour eux, une façon de présenter les interventions survenues pendant l'année écoulée et peut-être susciter des vocations parmi les jeunes passionnés d'aéronautique.

4 Stands

1 Esplanade des invalides

1 Caracal et 1 Fennec MASA
issus du défilé aérien
3 véhicules de pompiers
3 véhicules du 25^e RGA

2 Place de la Nation

1 véhicule pompier

3 Mairie 19^{ème} Paris

45 aviateurs de la BA 133
(Nancy)

4 Boulogne-Billancourt (92)

1 véhicule pompiers
45 aviateurs de la BA 115
(Orange)



Une exposition photo sur les grilles de la Balard.

Une exposition photo sur le thème «*Un ciel, des aviateurs et des missions*» habille les grilles de la base 117 à Paris Balard, le long du boulevard Victor (15^{ème} arrondissement de Paris), depuis le 2 juillet et y restera jusqu'à fin octobre 2012 avant de devenir itinérante.





CONTACT PRESSE

Service d'Information et de Relations Publiques de l'armée de l'air
(SIRPA Air)

Département médias

media.sirpa@inet.air.defense.gouv.fr

01 45 52 90 79

5 bis, avenue de la porte de Sèvres
75509 PARIS cedex 15