

AIR ACTUALITÉS

LE MAGAZINE DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

ENTRETIEN
AVEC LE GÉNÉRAL
STÉPHANE MILLE
CHEF D'ÉTAT-MAJOR
DE L'ARMÉE DE L'AIR
ET DE L'ESPACE



IL ÉTAIT UNE FOIS...
L'ARMÉE DE L'AIR
ET DE L'ESPACE

M 03007 - 770 - F: 4,50 € - RD



90
1934 - 2024
ARMÉE DE L'AIR
& DE L'ESPACE

Assurer l'avenir de tous ceux qui nous protègent

Assureur engagé depuis près de 70 ans, Allianz Défense et Sécurité propose des solutions d'assurance complètes et dédiées à la communauté Défense et Sécurité.

Sécurisez-vous, où que vous soyez !

Pour faire face à toute situation imprévue lors d'une affectation à l'étranger, le contrat Assistance Affectation regroupe un panel de prestations valables dans le monde entier. Bénéficiez d'un service de médecins et infirmières équipés de matériel autonome pouvant intervenir dans le monde entier, bénéficiez de votre rapatriement en cas de décès d'un proche resté en France.

Allianz Vie

Société anonyme au capital de 681.879.255 € - 340 234 962 RCS Nanterre
Entreprise régie par le Code des assurances – 1 cours Michelet – CS 30051 –
92076 Paris La Défense Cedex



Pour mieux nous
connaître ou
prendre contact
avec un conseiller,
flashez-moi !

ÉDITO

HÉRITAGE

n.m. Ce qu'on tient de prédécesseurs, de générations antérieures.

Définition Larousse

En 2024, l'armée de l'Air et de l'Espace souffle ses 90 bougies. Neuf décennies d'une histoire riche, jalonnée d'innovation, de prise de risques, d'exploits extraordinaires, de sacrifices consentis au service des armes de la France. C'est celle de parcours hors-normes, d'hommes et de femmes d'exception qui ont façonné notre identité d'Aviateur et porté haut nos couleurs, à l'image de l'engagement du sous-lieutenant Geneviève de Galard - l'ange de Dien Biên Phủ - dont nous apprenons le dernier envol au moment du bouclage de ce numéro.

Le mois de juin nous rappelle aussi l'engagement des Forces Aériennes Françaises Libres et celui des Groupes Lourds, intégrés au Bomber Command britannique, dont 11 équipages à bord de bombardiers Halifax participèrent au débarquement le 6 juin 1944 avec pour mission de détruire la batterie de Maisy. Plus de la moitié ne reviendra pas. Les Aviateurs honorent leur mémoire, leur sacrifice nous oblige. Nous célébrons aujourd'hui non seulement le passé de notre institution mais aussi la confiance en l'avenir, forts de ces valeurs partagées. C'est sans aucun doute ce sentiment qu'éprouveront les officiers, sous-officiers et militaires du rang le 28 juin prochain lors de la cérémonie de baptême de l'École de l'Air et de l'Espace et de présentation au drapeau. Dans la cour de la Petite Écurie de Versailles, berceau des premiers Aviateurs, sur les pas mêmes de leurs anciens, ils hériteront de ce patrimoine et auront pour mission de continuer à écrire l'histoire de l'aéronautique militaire française, une histoire faite d'audace et de dépassement de soi. Dans un monde incertain, les Aviateurs sont prêts avec un unique objectif: être au rendez-vous des opérations, aujourd'hui comme demain, à l'image de nos pionniers.

Alors que je m'appête à passer les commandes du SIRPAAE, je tenais à saluer le travail exceptionnel de mon équipe, fière de vous présenter dans ce numéro un nouveau format et continuer à vous faire partager la passion qui nous anime au quotidien.



Colonel

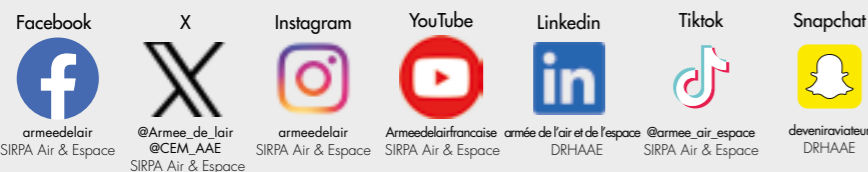
YANN MALARD

Chef du SIRPA Air & Espace,
directeur de la publication

« Je n'existe qu'autant que m'abreuvent les fontaines de mes racines ».

Commandant Antoine de St Exupéry – Pilote de Guerre

Réseaux sociaux et informations en continu



L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX



RETROUVEZ LA PAROLE
 DU CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE DE L'AIR
 ET DE L'ESPACE SUR SON COMPTE X
 @CEM_AAE



La boutique officielle des marques
 ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE
 et RAFALE SOLO DISPLAY est désormais
 accessible en ligne via le lien suivant :

<https://boutique.aireospace.fr/>

AIR ACTUALITÉS

Service d'information et de relations publiques
 de l'Armée de l'Air et de l'Espace (SIRPA Air et Espace)
 60, boulevard du Général Martial Valin 75 509 Paris Cedex 15
 Tél.: 09 88 68 57 57
 E-mail: sirpaae.air-actualites.fct@def.gouv.fr

Directeur de la publication:
 Col Yann Malard, chef du SIRPA Air et Espace

Rédacteur en chef:
 Cdt Lindsay Biset (57 41)
Rédactrice en chef adjointe:
 Cne Alexandra Lesur-Tambuté (57 50)
Secrétaire de rédaction:
 Frédérique Moysan-Yakobondé (57 57)
Rédaction:
 Cne Laura Bruley (57 45),
 Lt Romain Bresson (57 34), Lt Thomas Hory (57 38),
 Lt Mathilde Lasserre (57 49), Asp Alice Roche (57 42),
 Antoine Frélon (stagiaire), Sarah Walines (stagiaire)

Conception graphique:
 Sylvain Perona (57 51), Sgc Rémi Najean (57 48),
 Sgt Mélina Paul (57 32), Sgt Emmanuel Tseng-King (57 37),
 Coline Thuillier (alternante)

Photographies:
 Adc Jean-Luc Brunet (57 36), Adc Sébastien Lafargue,
 Sgc Julien Fichter, Sgc Morgane Vallé (57 56)

Iconographie:
 Adc Thierry Gérard (57 53), Cch Emma Le Rouzic

Édition:
 Délégation à l'information
 et à la communication de la Défense
 60, boulevard du Général Martial Valin 75 509 Paris Cedex 15

Publicité:
 ECPAD - Karim Belquedour: 01 49 60 59 47
 regie-publicitaire@ecpad.fr

Imprimerie:
 Imprimerie DILA,
 26, rue Desaix 75727 Paris cedex 15



Abonnement et vente au numéro:
 ECPAD: 01 49 60 52 44
 routage-abonnement@ecpad.fr
 Tirage 25 000 exemplaires mensuels

Dépôt légal: à parution
 ISSN 0002 2152
 TOUS DROITS

DE REPRODUCTION RÉSERVÉS

Les manuscrits et les photos non insérés ne sont pas
 rendus. La reproduction des articles est soumise à
 l'autorisation préalable de la rédaction.



34



24



28



46

INTERVIEW

**4 ENTRETIEN AVEC LE GÉNÉRAL
STÉPHANE MILLE, CEMAAE**
 «Que les ailes vous portent»

ACTUALITÉS

**10 LES ACTIVITÉS MARQUANTES
DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE**

PARIS 2024

20 EN ROUTE POUR LES JOP

PRÉPARATION DES FORCES

24 EXERCICE « SAPHIR 24-2 »
 Être et durer

28 ETAP-C
 La haute intensité autrement

INNOVATION

32 NOUVELLES FRONTIÈRES
 La très haute altitude

ÉVÈNEMENT

8 80 ANS DU D-DAY
 Les Aviateurs du Débarquement

DOSSIER

**34 IL ÉTAIT UNE FOIS...
L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE**

AU CŒUR DES UNITÉS

46 DJIBOUTI
 Outil de combat dans la Corne de l'Afrique

CULTURE

52 LES GROUPES LOURDS
 Les groupes de bombardement français de la Royal Air Force

56 INSIGNE, LIBRAIRIE, LOISIRS, ANNONCES...

Publicité: [page 2: ALLIANZ] - [page 19: GMF] -
 [page 59: CNMSS] - [page 67: solidarm] - [page 68: AGPM]

Couverture: Service historique de la défense

Poster: Adc Sébastien Lafargue et Adc Alain Courtillat Armée de l'Air et de l'Espace

ENTRETIEN AVEC LE CEMAAE

« QUE LES AILES VOUS PORTENT »

À l'occasion des 90 ans de l'armée de l'Air et de l'Espace, nous nous sommes entretenus avec le général d'armée aérienne Stéphane Mille, chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace (CEMAAE).

Par le lieutenant Mathilde Lasserre



Le général d'armée aérienne Stéphane Mille, chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace.

« Souffler 90 bougies, c'est marquant dans la vie d'un homme. C'est un âge honorable, même pour l'armée de l'Air et de l'Espace qui, paradoxalement, est relativement jeune », confie lors de notre entrevue, le général d'armée aérienne Stéphane Mille, chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace. Jeune oui, mais en se tournant vers le passé, nous nous rendons compte du vertigineux essor qu'elle a connu. Du premier aéroplane acheté par l'armée française en 1909 à l'arrivée du Rafale au standard F4.1 en 2023, son évolution a été fulgurante (cf. pages 34 à 45 « Il était une fois... l'armée de l'Air et de l'Espace »). « Il y a dix ans, j'occupais le poste de chef de cabinet du chef d'état-major de l'armée de l'Air, le général Denis Mercier. Ma première mission à ce poste fut de conduire les "festivités" des 80 ans de l'armée de l'Air. Naturellement, l'anniversaire des 90 ans était un projet qui me tenait à cœur. Je souhaite mettre à l'honneur le travail des 40 800 Aviateurs qui servent à mes côtés. Cet anniversaire est avant tout le leur ! » Ainsi, après des mois et des mois de préparation, les premières initiatives locales ont vu le jour sur les bases aériennes : défilé de la Patrouille de France, passage du Rafale Solo Display, démonstrations tactiques de l'A400M Tactical Display, vol des Extra 330 de l'Équipe de voltige, saut des ambassadeurs parachutistes, concert de la Musique de l'air ou encore, exposition photographique. Autre temps fort attendu des 90 ans, l'événement des 27 et 28 juin à la Petite Écurie du château

Une évolution fulgurante

de Versailles. Sur les terres de sa naissance, l'armée de l'Air et de l'Espace y célébrera ses neuf décennies au travers plusieurs tableaux. « Le premier mettra à l'honneur l'histoire et les traditions de l'armée de l'Air et de l'Espace. Deux sections (une de militaires techniciens de l'Air et une de sous-officiers) seront présentées au drapeau alors que la dernière promotion de l'École de l'air et de l'espace sera baptisée. Le lendemain, un symposium des chefs d'état-major des armées de l'air partenaires et amies sera organisé, sur le thème de la formation de l'Aviateur de demain. Cette seconde journée se terminera par un spectacle aérien grandiose mêlé aux Grandes Eaux de Versailles, en présence d'Aviateurs, de leurs familles et du grand public. Nos Ambassadeurs seront également présents pour, encore une fois, démontrer l'excellence des ailes françaises. Le choix de ce lieu, nous



Le général Stéphane Mille à la rencontre des Ambassadeurs de l'armée de l'Air et de l'Espace.



La Patrouille de France survole le château de Versailles et ses jardins, lieu des prochaines festivités d'anniversaire.



Les Ambassadeurs parachutistes emportent le drapeau lors de leurs démonstrations ou compétitions.



Un Fennec de l'escadron d'hélicoptères 3/67 « Parisis » de la base aérienne 107 de Vélizy-Villacoublay au-dessus du stade Roland Garros.



Un groupe de coordination au sein du poste de commandement lors de la Coupe du monde de rugby en 2023 au Stade de France.

le devons à la naissance de l'École de l'air à la Petite Écurie du château de Versailles.»

Au moment où nous fêterons ce 90^e anniversaire, des centaines d'Aviateurs et des dizaines d'aéronefs s'envoleront pour la mission Pégase, projection de puissance aux antipodes de l'hexagone. Quelques jours plus tard, les Jeux olympiques et paralympiques débuteront en France et ce, jusqu'au 8 septembre 2024. Les Aviateurs seront pleinement engagés tout en continuant d'assurer leurs missions permanentes de protection, d'intervention et de dissuasion. Dans ce cadre, l'armée de l'Air et de l'Espace renforcera ses moyens par la mise en place d'un dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA) afin de garantir la protection aérienne de l'événement, en particulier à Paris et à Marseille. « Près de 3 000 Aviateurs déploieront leurs moyens pour assurer cette mission: défense sol-air avec des moyens de lutte anti-drone, drones MQ-9 Reaper, Pilatus PC-21, Awacs, Fennec ou encore Rafale. En parallèle, certains d'entre nous seront engagés dans les stades. Nous comptons des sportifs de haut niveau dans nos rangs, qui, par leur excellence, ont été sélectionnés pour concourir aux épreuves olympiques. » C'est le cas notamment du sergent Enzo Lefort (escrime), de l'aviatrice Lauriane Nolot (kitesurf), de l'aviatrice Mekdes Woldu (marathon), ou encore de l'aviateur Rayan Helal (cyclisme)... « Le sport est un état d'esprit dans notre institution et la relève est là. Ces derniers mois, les Aviateurs ont remporté le Crunch de rugby contre leurs homologues de la Royal Air Force, le tournoi sportif des grandes écoles et pour certains d'entre eux, le Championnat du monde militaire de rugby. » Une période esti-

La période estivale s'annonce particulièrement chargée

vale qui s'annonce particulièrement chargée pour l'armée de l'Air et de l'Espace, chargée d'histoire, de symboles et de fierté. Au même titre que nos sportifs, deux Aviateurs se sont illustrés et ont rejoint les bancs de l'Agence spatiale européenne: Sophie Adenot, pilote de Puma, et Arnaud Prost, pilote d'Awacs. D'autres ont fait leurs preuves en proposant des projets novateurs à l'institution: « Artac », une armurerie tactique portable, ou encore, « Argos », une intelligence artificielle intégrée dans un robot quadrupède.

L'arrivée de ces grandes échéances a été ponctuée de faits marquants pour l'armée de l'Air et de l'Espace. En 2023, le Rafale au standard F4.1 est arrivé en escadron. L'escadron de ravitaillement en vol et de transport stratégique « Esterel » a rejoint la base aérienne 125 d'Istres qui a d'ailleurs vu son nouveau terminal passagers inauguré ce mois-ci. L'A400M Atlas a prouvé sa capacité à convoier des Rafale pour l'exercice « Eunomia » en Grèce. Les C-130-J de l'escadron de transport franco-allemand ont franchi leurs 10 000 heures de vol. La Patrouille de France a célébré ses 70 ans. En parallèle, le rythme opérationnel n'a cessé d'augmenter: « Je pense en particulier



Les Mirage 2000-5 de l'escadron de chasse 1/2 « Gigognes » de la base aérienne 116 de Luxeuil lors d'un déploiement à Siouliaï.

à l'évacuation de ressortissants au Soudan lors de l'opération baptisée Sagittaire en avril 2023, à l'engagement de nos Mirage 2000-5 sur le flanc est de l'Europe ou encore, à l'intervention du commando parachutiste de l'Air n° 10 en Iraq, où malheureusement, nous avons perdu l'un des nôtres, le sergent-chef Nicolas Mazier, mort en opération dans l'accomplissement de sa mission.»

Ces derniers jours, les Aviateurs ont une nouvelle fois démontré leur réactivité et la capacité de l'AAE à faire face aux défis d'une projection à l'élongation exceptionnelle vers la Nouvelle-Calédonie. En douze jours, ce sont plus de 960 000 km qui ont été parcourus, soit 24 rotations entre l'Hexagone et la Nouvelle-Calédonie. « La moitié de la flotte d'avions de transport stratégique et tactique a été mobilisée pour acheminer fret et passagers vers la base aérienne 186 de

« Nous démontrons notre capacité à être omniprésent »

Nouméa-La Tontouta. Un engagement vite et loin, pour répondre à la demande des autorités. »

Pour être toujours à la pointe, la base aérienne 115 d'Orange accueillera sa première flotte de Rafale cet été. « L'inauguration de la 5^e escadre de chasse est une étape très marquante pour moi, teintée d'un attachement familial et personnel. Les Aviateurs ont été au rendez-vous, notamment pour la construction des infrastructures. » Dans les semaines et les mois qui arrivent, les Aviateurs sécuriseront les 80 ans du Débarquement en Normandie, les hélicoptères Fennec et Puma de l'escadron de transport 68 « Antilles-Guyane » sécuriseront le lancement d'Ariane 6 depuis le Centre spatial guyanais, la totalité de la flotte C-130J arrivera sur la base aérienne 105 d'Évreux... « Une fois de plus, nous démontrerons notre capacité à être omniprésent, et à déployer nos ailes sur chaque événement. Il m'est difficile de qualifier l'armée de l'Air et de l'Espace en quelques mots. Au-delà des respect, intégrité, service et excellence, je pense à la passion, au dépassement et à l'audace qui est en chacun de nous et qui permet de relever de tels exploits. » ■



Un drone Reaper de l'escadron de drones 1/33 « Belfort » stationné sur la base aérienne 709 de Cognac.



Une patrouille du commando parachutiste de l'air n° 10, sur la base aérienne 123 d'Orléans-Bricy.

80 ANS DU D-DAY

LES AVIATEURS DU DÉBARQUEMENT

Le 6 juin 1944, ce sont 227 aviateurs français à bord de 135 appareils et effectuant 217 sorties de chasseurs et 23 sorties de bombardiers qui sont présents parmi les 3 000 Français et les autres forces alliées.

Par **Julie Prin-Lombardo**, Centre d'études stratégiques aérospatiales

L'opération *Overlord* voit la participation de près de 11 000 appareils alliés sur une zone d'opérations restreinte. Les aviateurs français libres, pilotes et personnels non navigants, sont, depuis l'Angleterre, engagés à chaque phase: missions de reconnaissance, d'escorte ou de déception, de protection des troupes alliées au sol, de ciblage de l'ennemi au sol et dans les airs. L'accomplissement de celles-ci s'accompagne de difficultés diverses: ne pas être pris pour cible par la

flotte alliée, effectuer des ciblage précis lors des bombardements ou des frappes alors même que le théâtre devient progressivement méconnaissable et enfumé, sans compter tous les dangers de la riposte ennemie et des collisions avec les appareils amis. Enfin, certains pilotes doivent accepter de bombardier leur propre territoire sur lequel vivent encore leurs familles et en sachant que leurs actions engendreront inévitablement des victimes collatérales: civils et résistants français.

L'ordre de bataille des forces aériennes impliquant des aviateurs français est composé d'escadrons insérés au sein de la *Royal Air Force* (RAF) britannique. Il s'agit des groupes de bombardement «Guyenne» et «Lorraine» et des groupes de chasse «Berry», «Île-de-France», «Cigognes» et «Alsace».

Les premiers pilotes de chasse engagés le jour J appartiennent au «Berry». Ils interviennent en protection de la flotte et du déploiement des premiers



Des Douglas Boston Mk. III du 342 Squadron du groupe «Lorraine» en vol au-dessus de la France pour désorganiser les voies de communication allemandes.

éléments terrestres qui débarquent dans le secteur d'*Utah Beach*.

Les Britanniques décident de regrouper les chasseurs français libres des groupes «Île-de-France», «Alsace» et «Cigognes» au sein d'une unique escadre: la Wing 145. Le groupe «Île-de-France» est la première unité de chasse française constituée au Royaume-Uni en 1941. Les équipages du groupe assurent une couverture aérienne décisive des troupes alliées au sol.

Les «Cigognes» ont la double mission de traquer l'ennemi dans les airs et au sol sur un secteur compris entre Caen et

Les aviateurs français sont intégrés au sein de la Royal Air Force

Bayeux. Les groupes «Alsace» et «Île-de-France» s'acquittent des mêmes missions plus à l'est. Mais, il n'y aura pas d'affrontement aérien, car aucun avion allemand n'est en l'air. En réalité, le dispositif aérien allié du 6 juin 1944 est tel que la *Luftwaffe* n'a pas les moyens d'y faire face – la riposte allemande et les combats aériens débiteront le lendemain.

Le groupe de bombardement «Lorraine» eut quant à lui la délicate mission de répandre un rideau de fumée aux abords des côtes normandes afin de masquer aux défenses allemandes l'arrivée des alliés.

L'ultime mission impliquant des aviateurs français le jour J sera l'escorte, par des groupes de chasse français, de planeurs transportant hommes et matériels en Normandie en vue de la suite des opérations. ■

INTERVIEW DANS LES COULISSES D'UN ÉVÈNEMENT HISTORIQUE

Le général de division aérienne Stéphane Groën, commandant en second le Commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA), a été désigné comme référent Air au profit de l'événement célébrant les 80 ans du Débarquement. Il répond à nos questions.



Mon général, pouvez-vous nous expliquer votre rôle concernant cet événement national?

Mon rôle a été dans un premier temps de m'assurer de la cohérence des moyens mis en œuvre par l'armée de l'Air et de l'Espace au sein du dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA) qui va s'étendre sur deux sites: *Omaha Beach* (où se déroulera la cérémonie), Cherbourg. Deux lieux emblématiques du Débarquement. Il fallait s'assurer de la cohérence de l'emploi des moyens par rapport au niveau de menaces identifié. J'ai par ailleurs eu un rôle d'appui et d'arbitrage dans le montage et la planification du défilé aérien organisé pour cette occasion.

Quels moyens ont été déployés par l'armée de l'Air et de l'Espace?

Concernant le DPSA, nous avons mis en œuvre des radars déployables, des moyens chasse, hélicoptères, sol-air et de lutte antitir de manière à s'assurer d'une protection multicouche de la menace. Concernant le défilé aérien, la Patrouille de France a ouvert le défilé suivie par les *Red Arrows* et par des avions américains, français, ou encore canadiens. Plus d'une trentaine d'avions ont pris part à ce défilé au-dessus des plages de Normandie.

Comment se prépare un tel dispositif?

Avec mes interlocuteurs privilégiés et, notamment, le général Michel Delion, directeur général de la Mission Libération, nous avons commencé à échanger sur le 80^e anniversaire du Débarquement depuis octobre 2023 et monter le dispositif aérien depuis février 2024. Le CDAOA, et plus précisément le général 2S Hervé Rameau, ont d'ailleurs eu la responsabilité du défilé aérien.

C'est un grand moment que nous avons vécu le 6 juin 2024. Quel est votre ressenti?

Je suis extrêmement fier d'avoir pu prendre part à la planification d'un tel dispositif, en liaison étroite avec le chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace, le général Stéphane Mille. C'est un événement qui ne se présente qu'une seule fois dans une carrière.



Le groupe de bombardement 2/23 «Guyenne» sur les bombardiers lourds anglais Handley Page Halifax.

**DÉPLACEMENT MINISTÉRIEL SUR LA BASE AÉRIENNE 126
LE MINISTRE DES ARMÉES EN VISITE OFFICIELLE EN CORSE**



Le 29 avril 2024, la base aérienne (BA) 126 de Ventiseri-Solenzara a accueilli Sébastien Lecornu, ministre des Armées, qui a présidé une cérémonie militaire en présence du général d'armée aérienne Stéphane Mille, chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace, et du colonel Christophe Pamart, commandant la BA 126 et commandant la base de défense de Ventiseri-Solenzara. Après la revue des troupes, le ministre a remis cinq décorations et prononcé un discours sur le rôle des armées en Corse et sur l'effort de défense. Il a annoncé « un plan d'investissement global de 334 millions d'euros qui seront investis dans les infrastructures militaires du territoire au cours des sept prochaines années. La Corse est assurément au cœur de la programmation militaire ». Une enveloppe budgétaire sera dédiée à la BA 126 pour moderniser les besoins capacitaires opérationnels, telle que la piste, et les besoins capacitaires militaires comme la rénovation de bâtiments de travail et de logements.

« ATHÉNA » 2024

LES FORCES SPÉCIALES PRÉPARENT LEUR PROJECTION

Du 13 au 24 mai 2024, les forces spéciales de l'armée de l'Air et de l'Espace ont conduit leur exercice annuel de préparation avant projection en opérations. Un rendez-vous devenu incontournable, tant par la diversité des moyens engagés que par le réalisme d'un scénario de haute intensité, organisé par la Brigade des forces spéciales air (BFSA).



Aux côtés des commandos parachutistes de l'air n° 10 et n° 30, de l'escadron de transport 3/61 « Poitou » et de l'escadron d'hélicoptères 1/67 « Pyrénées », les Aviateurs des forces conventionnelles amenés, par leur expertise, à être engagés dans les opérations spéciales étaient partie prenante. Des pilotes Rafale du « Normandie-Niemen » et des équipages Reaper du « Belfort » sont par exemple étroitement associés à des missions complexes et combinées, permettant de démultiplier les effets de l'arme aérienne.

APPEL AUX ANCIENS

LE « BÉARN » FÊTE SES 80 ANS

Le 18 octobre 2024, sur la base aérienne d'Orléans-Bricy, l'escadron de transport (ET) 4/61 « Béarn » fêtera ses 80 ans d'existence. Si vous souhaitez participer et connaître les modalités de cette journée, merci de contacter l'association de l'unité à l'adresse suivante: 80ansetbearn@gmail.com. Nous sommes aussi à la recherche d'anecdotes, d'objets, de faits qui ont marqué votre carrière au sein de cette unité afin de les mettre en valeur. Pour ce faire, vous pouvez nous envoyer un mail, ou une lettre manuscrite à l'adresse: Officier tradition de l'ET 4/61 « Béarn », rue de la base, BP 30130, 45145 Saint-Jean-de-la-Ruelle Cedex.

DÉVELOPPEMENT DURABLE

SÉMINAIRE DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

Le 14 mai 2024, la base aérienne (BA) 273 de Romorantin a reçu la 2^e édition du séminaire développement durable de l'armée de l'Air et de l'Espace, sous la présidence du commandant territorial de l'armée de l'Air et de l'Espace (GCTAAE). Plus de 150 personnes ont pris part à cet événement à caractère national, durant lequel plusieurs axes ont été développés. Il s'agissait principalement d'échanger autour de trois thématiques majeures: les impacts du dérèglement climatique sur les opérations aériennes, le développement durable au service des sites aéroportuaires et les nouvelles technologies vertes de l'aéronautique. Une mise en lumière de la variété et de la diversité des possibilités pour les BA en matière de développement durable.

RÊVES DE GOSSE

MOMENTS DE PARTAGE UNIQUES À COGNAC

Le 16 mai 2024, la base aérienne (BA) 709 de Cognac-Châteaubernard a accueilli des enfants au parcours et au vécu bien différents, dans le cadre d'une étape du tour aérien « Rêve de Gosse ». Les enfants ont pu réaliser leur rêve, voler à bord d'un avion. Pendant que certains s'envolaient à bord d'un Casa CN-235 ou de petits avions d'aéroclub pour un baptême de l'air, d'autres participaient à des activités animées par les Aviateurs de la BA 709, des enseignants et des bénévoles du Rotary Club de Cognac.



ESCADRILLES AIR JEUNESSE

3^e CHALLENGE NATIONAL

Du 10 au 11 mai 2024, l'École de formation des sous-officiers de l'armée de l'Air et de l'Espace (EFSOAAE) de la base aérienne 721 de Rochefort a reçu la troisième édition du Challenge national des escadrilles air jeunesse.

Organisée conjointement par la base aérienne 721 de Rochefort, la Direction des ressources humaines de l'armée de l'Air et de l'Espace (DRHAAE), l'École de l'air et de l'espace (EAE) et le Centre d'études stratégiques aérospatiales (CESA), cette rencontre a réuni plus de 150 équipiers provenant de 23 escadrilles air jeunesse (EAJ), installées aux quatre coins de la France.

La cérémonie d'ouverture était présidée par le général de brigade aérienne Hervé Chêne, commandant la base aérienne de Rochefort, avant de laisser place aux différentes équipes mixtes qui se sont affrontées autour de multiples épreuves: biathlon, survie, pilotage de drone, course d'orientation. En cette année anniversaire, le thème du prix spécial du jury était les 90 ans de l'armée de l'Air et de l'Espace.

Après ces différentes épreuves, un palmarès a pu être établi en fonction de

productions menées en amont par les équipiers.

Top 3 des lauréats:

- l'EAJ d'Ambérieu qui a réalisé une vidéo sur l'histoire de l'armée de l'Air et de l'Espace à travers ses aéronefs emblématiques;
- l'EAJ d'Amiens qui a créé un logo des 90 ans au format A0 reprenant symboles, personnalités historiques, avions et événements phares de l'EAJ;
- l'EAJ de Saintes qui a monté une vidéo retraçant l'histoire de l'AAE, sous forme de mosaïque photos et vidéos symbolisant le logo des 90 ans.

Enfin, un prix « coup de cœur » a été décerné à l'EAJ de Djibouti.

Pour clore ce challenge, les généraux de brigade aérienne Frédéric Devanlay et Hervé Chêne ont remis aux jeunes de nombreux prix et cadeaux, financés pour certains par la Fondation Ailes de France.

Cette année est aussi l'occasion de commémorer les 80 ans de la mort

d'Antoine de Saint-Exupéry. Un reportage sur le mystère de la disparition de ce héros durant la Seconde Guerre mondiale a été diffusé grâce à la fondation Antoine de Saint-Exupéry pour la jeunesse. Les équipiers ont pu repartir avec des bandes dessinées retraçant la vie du célèbre aviateur.

Lancé en 2019 sur impulsion du chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace, le projet EAJ vise à développer un vivier de jeunes de 12 à 25 ans,

Plus de 150 équipiers de 23 escadrilles air jeunesse

intéressés par le milieu aéronautique et spatial. Un parcours centré sur les valeurs de l'aviateur et bâti autour de son environnement aéronautique, sportif, culturel, patrimonial et de ses métiers leur est proposé.

Aujourd'hui, les EAJ accueillent plus de 1 100 jeunes « équipiers » sur les 33 sites qui passeront bientôt à 38 à la rentrée 2024. Au sein des EAJ, on retrouve 67 % de garçons et 33 % de filles de 16 ans (en moyenne) préparant leur brevet d'initiation aéronautique. ■

© Armée de l'Air et de l'Espace



IMAGE DU MOIS

RAVITAILLEMENT D'UN CARACAL

Photo **Adjudant-chef Sébastien Lafargue**

Un Caracal de l'escadron d'hélicoptères 1/67 « Pyrénées » de la base aérienne 120 de Cazaux est ravitaillé par un C-130J de la base aérienne 105 d'Évreux, renforçant ainsi son allonge.



L'ARTICLE 32 DE LA LOI DE PROGRAMMATION MILITAIRE

Il est désormais possible, sur demande agréée, de rester Aviateur ou Aviatrice au sein de l'institution jusqu'à 3 ans au-delà de la limite d'âge pour les militaires de carrière ou au-delà de la limite de durée de service pour les militaires contractuels, grâce à l'article 32 de la loi de programmation militaire. Bon à savoir: cette prolongation de service est prise en compte pour la constitution et la liquidation du droit à pension ainsi que pour l'avancement.

DU NOUVEAU POUR LES FAMILLES

Mis en place dans le cadre du Plan Famille et accessible depuis un smartphone, une tablette ou un ordinateur, le réseau social Famille des Armées offre aux agents du ministère et à leur famille un large panel d'informations pratiques réunies en un portail sécurisé unique d'échanges et d'entraide locale. Faciliter le quotidien: répondant aux demandes récurrentes des ressortissants, Famille des Armées offre des informations et conseils axés autour de quatre thématiques emblématiques: la vie militaire, la vie familiale, la santé et les loisirs. Connectez-vous sur: www.familledesarmees.fr Pour la petite enfance: Accessible sur Igesa.fr depuis le 17 avril 2024, le « Kiosque petite enfance » permet d'inscrire son enfant dans une des structures d'accueil gérées par IGESA, dans l'Hexagone et en outre-mer.

ÉQUIPE DE DÉMONSTRATION LES COUTEAU DELTA SONT DE RETOUR

Les équipages de la 3^e escadre de chasse de la base aérienne 133 de Nancy-Ochey évoluent notamment sur Mirage 2000D. Cette année, ils se produisent à nouveau en une patrouille de deux chasseurs du nom de Couteau Delta. Cette équipe de démonstration en vol promet prouesses techniques et performances de combat dans un ballet aérien d'une douzaine de minutes. La présentation tactique de ces deux chasseurs bombardiers illustre les capacités du Mirage 2000D, constamment engagé en opérations extérieures, et les savoir-faire des équipages de la 3^e escadre de chasse.



© Armée de l'Air et de l'Espace

JEUX OLYMPIQUES ET PARALYMPIQUES DE PARIS 2024 FORMATION POUR LA SÉCURISATION DES JEUX À SOLENZARA

Depuis mars 2024, le centre de préparation et de validation avant projection (CP-VAP) de la base aérienne (BA) 126 de Ventiseri-Solenzara a été mandaté par l'état-major opérationnel air (EMO-AIR) et la Brigade des forces spéciales air (BFSA) afin de former des Aviateurs issus de toutes les spécialités de l'armée de l'Air et de l'Espace. Venant de la France entière, ceux-ci se sont portés volontaires afin de participer activement au renforcement de la sécurisation des Jeux olympiques et paralympiques (JOP) 2024 sur le territoire national et ainsi contribuer à la pleine réussite de cet événement à portée mondiale. Les Aviateurs ont appris de nouvelles techniques de patrouille et se sont exercés intensivement aux techniques d'intervention opérationnelle rapprochées (TIORs). Tir de combat, secourisme, communication/transmission, cadre juridique, menaces nucléaire, radiologique, biologique et chimique (NRBC), autant de domaines qu'ils ont pu appréhender dans un environnement propice à la cohésion. Résilience, esprit d'équipe, réactivité et rigueur ont été les maîtres mots de ces semaines de formation.



© C. Congu/Armée de l'Air et de l'Espace



© P. Le Minoux/Armée de l'Air et de l'Espace



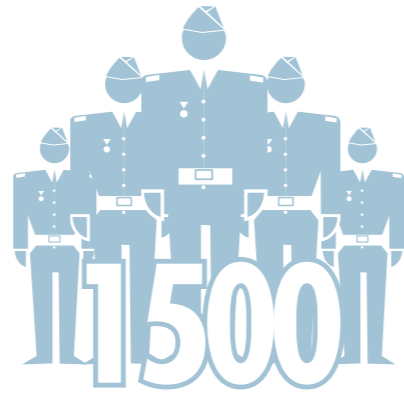
PORTRAITS CROISÉS MÈRE ET FILLE UNIES COMME AVIATRICES
 Au sein de l'escadre aérienne d'appui aux opérations, le sergent-chef Valérie et sa fille, le caporal Savannah, sont plus que des collègues: elles sont un exemple inspirant d'engagement familial et professionnel. Depuis quatre ans, mère et fille travaillent côte à côte, partageant non seulement leur quotidien militaire mais aussi des expériences uniques. Ensemble, Valérie et Savannah incarnent les valeurs précieuses pour l'armée de l'Air et de l'Espace: dévouement, intégrité et esprit de famille. Bien que chacune ait sa spécialité, Valérie et Savannah peuvent être amenées à exercer des missions en commun. Une expérience particulièrement marquante a été leur participation commune en opération extérieure au Tchad l'année dernière. Exerçant leur métier à l'autre bout du monde pendant plusieurs mois, peu de militaires peuvent se vanter d'avoir partagé une telle aventure avec un membre de leur famille.



© P. Le Minoux/Armée de l'Air et de l'Espace



AVIATEURS ont participé aux opérations du Débarquement le 6 juin 1944 (chasseurs et bombardiers).



MILITAIRES sont engagés au sein des Forces françaises à Djibouti, dont 350 Aviateurs en permanence.



960 000

KILOMÈTRES parcourus en 26 rotations et 14 jours entre l'Hexagone et la Nouvelle-Calédonie par la flotte d'avions de transport stratégique et tactique pour acheminer fret et personnel (au 30 mai).



220

DÉCOLLAGES et 300 heures de vol dans la semaine lors de l'exercice « Saphir » qui s'est déroulé sur la base aérienne 133 de Nancy-Ochey.



Fabien, militaire.

HUB DES ARMÉES

LE TERMINAL PASSAGERS INAUGURÉ À ISTRES

Présidée par le général d'armée aérienne Stéphane Mille, chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace (CEMAAE), l'inauguration du terminal passagers du « hub des armées » s'est déroulée le 16 mai 2024 sur le parking avion de la base aérienne 125. Dans un contexte géostratégique incertain où agilité et mobilité sont indispensables, l'armée de l'Air et de l'Espace (AAE) a su tirer les enseignements pour définir son modèle d'armée. Le choix a été fait de doter l'AAE de capacités de projection renforcées. Il manquait aux armées un terminal passagers militaire réactif et résilient, capable d'assumer un flux important de militaires et autres serveurs de l'État, amenés à être projetés vers l'extérieur de nos frontières, et pouvant accueillir des ressortissants en cas de crise ou d'évacuation majeure. L'ouvrage est dimensionné pour accueillir 100 000 passagers par an. 540 passagers peuvent être pris en charge simultanément pour une ou deux destinations différentes. Pour le fret, c'est ainsi un volume estimé à 9 000 tonnes par an qui transitera par le site. Ce terminal s'inscrit dans le projet global de hub des armées.



S'engager auprès de ceux qui se mettent au service des autres, c'est ça être assurément humain.



Assurément Humain

LIVRES DES 90 ANS DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

Les 90 ans de l'armée de l'Air et de l'Espace se célèbrent également au travers de deux ouvrages mettant à l'honneur ses Aviateurs et retraçant son histoire.



Armée de l'Air et de l'Espace: les plus belles photos est un voyage en images pour rencontrer les Aviateurs, leurs aéronefs, leurs missions et leurs valeurs. L'occasion de célébrer 90 ans au service de la France et des Français. Au travers de ces clichés, l'ensemble des Aviateurs, leur technicité et leur audace, qui font l'essence de l'armée de l'Air et de l'Espace, sont mis en lumière. De petits textes explicatifs jalonnent ce parcours au sein de la plus jeune des armées françaises, pour qu'elle n'ait plus aucun secret pour vous et vous transporte au cœur des ailes françaises, en immersion au plus près des Aviateurs et de leur quotidien.

Cet ouvrage collectif a été conduit par le SIRPA Air et Espace. Il est disponible aux éditions Pierre de Taillac au prix de 19,90 €.



Dans *Paroles d'Aviateurs*, 60 témoignages inédits permettent de (re)découvrir l'histoire de l'armée de l'Air et de l'Espace comme jamais auparavant: à hauteur d'hommes. Les récits de Roland Garros, Joséphine Baker, Antoine de Saint-Exupéry et bien d'autres sont entremêlés d'impressionnantes photographies et de magnifiques tableaux des peintres de l'air et de l'espace.

Cet ouvrage collectif écrit sous la direction du colonel Jérôme de Lespinois, référent histoire de l'armée de l'Air et de l'Espace, est disponible aux éditions Pierre de Taillac au prix de 19,90 €.





NOUVELLE-CALÉDONIE

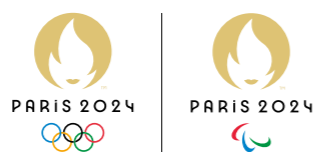
PONT AÉRIEN

Depuis le 15 mai 2024, l'armée de l'Air et de l'Espace (AAE) est engagée dans une manœuvre aérienne logistique d'ampleur en réponse à la crise en Nouvelle-Calédonie. Suite aux émeutes dans l'archipel du Pacifique, les Aviateurs ont démontré leur réactivité en assurant un pont aérien, 48 heures seulement après le décret de l'état d'urgence par le gouvernement. Avec un rythme soutenu d'en moyenne deux décollages par jour, l'AAE a exécuté 26 rotations en quatorze jours, s'appuyant sur les bases aériennes 125 d'Istres, 123 d'Orléans et 186 de Nouméa.

53 % de la flotte d'A330 Phénix MRTT et 29 % de la flotte d'A400M Atlas ont été mobilisés dans le but de projeter des forces de sécurité intérieure ainsi que d'acheminer matériels, vivres et médicaments vers la Nouvelle-Calédonie.

En 14 jours, les aéronefs français auront parcouru plus d'un million de kilomètres, soit 24 fois le tour de la Terre, transportant plus de 1 800 personnes et 280 tonnes de fret*.

* Chiffres arrêtés au 30/05/2024



PERMANENCE OPÉRATIONNELLE

LES FENNEC

EN ALERTE

À deux mois des Jeux olympiques et paralympiques de Paris, la souveraineté du ciel français sera aussi assurée par la permanence opérationnelle (PO) hélicoptère de l'armée de l'Air et de l'Espace. Plateforme d'appui multifonctionnel, les hélicoptères Fennec seront sur le pied de guerre et responsables de la lutte antidrone hélicoptérée, nouvelle capacité mise récemment en place.

Par l'aspirant Alice Roche

Du 26 juillet au 8 septembre prochain, l'armée de l'Air et de l'Espace mettra en place un système de protection «exceptionnel» de l'espace aérien français dans le cadre des Jeux olympiques et paralympiques (JOP) de Paris.

Avec un renforcement d'un dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA) inédit sur toute la durée des épreuves olympiques, l'enjeu sera de taille pour les escadrons d'hélicoptères (EH) «Parisis» et «Alpilles», berceaux des flottes Fennec, implantés sur les bases aériennes respectives de Vélizy-Villacoublay et d'Orange.

Avec deux gros pics d'alerte pendant les phases d'ouverture et de fermeture des Jeux, les patrouilles Fennec armeront les axes de surveillance et de protection avec «une dizaine de machines engagées sur la cérémonie d'ouverture», précise le commandant Thibault, commandant de l'escadron d'hélicoptères 1/65 «Alpilles».

Impliqués dès la phase de préparation et de planification opérationnelle, les escadrons «Parisis» et «Alpilles» se préparent depuis un an à ce DPSA d'envergure. «Notre mission sera de maintenir en l'air nos hélicoptères sur plusieurs semaines, un véritable marathon pour nos équipages et nos mécaniciens», fait savoir le commandant Thibault.

Prêts à décoller dans des délais très courts, les Fennec seront sur le qui-vive. «Nous devons être capables d'avoir des équipages et des machines en renfort dans le cas où le Commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA)

détecterait une hausse du niveau de menace», insiste le lieutenant-colonel François, commandant l'escadron d'hélicoptères 3/67 «Parisis». En plus de devoir assurer les missions de mesure active de sûreté aérienne (MASA) sur la plaque parisienne, les équipages seront mis à forte contribution sur d'autres sites olympiques français comme à Marseille et sa rade pour la sécurisation des épreuves nautiques.

Avec la multiplication du nombre de drones quadricoptères utilisés en France, la principale menace pendant les Jeux pourrait survenir du ciel. Afin de contrer toute attaque depuis les airs, les hélicoptères Fennec ont développé une capacité de lutte antidrone (LAD) hélicoptérée.

Un DPSA inédit et d'envergure

Capable de générer des signaux de brouillage contre tout protocole de communication sophistiqué, le NEROD RF s'impose comme fusil brouilleur performant, son utilisation a été repensée pour l'embarquement à bord des Fennec. «À

l'origine, ce fusil a été développé pour les spécialistes au sol et ne devait pas être transportable à bord d'un aéronef», explique le lieutenant-colonel Mathieu, commandant de la 65^e escadre d'hélicoptères de la base aérienne 115 d'Orange. Sous l'impulsion du Centre national des opérations aériennes (CNOA) et de la 65^e escadre, le modèle d'emploi opérationnel se développe en seulement trois mois. En complément des travaux du Centre d'expertise aérienne militaire (CEAM), des campagnes d'expérimentation ont été menées sur la base d'Orange pour



Avec la multiplication des drones, la lutte antidrone sera aussi menée depuis les hélicoptères Fennec.

former les équipages à cette nouvelle compétence pour être au rendez-vous des épreuves sportives.

Ce nouveau dispositif au sein de l'armée de l'Air et de l'Espace requiert une formation nécessaire aux pilotes Fennec, mais aussi aux tireurs embarqués (TE), positionnés en place arrière sur les portes latérales de la machine.

«Le NEROD vient s'ajouter à notre équipement traditionnel, à savoir les jumelles, l'appareil photo, le panneau lumineux, les munitions, le fusil à pompe, l'arme de poing Glock et le fusil d'assaut HK-417. Le rajout d'un armement en soute exige une certaine organisation à prendre en main afin de pouvoir assurer à la fois la mission MASA et la mission LAD», résume le sergent-chef Julien, tireur embarqué et chef d'équipe sur le plot MASA de la base aérienne 106 de Bordeaux.

L'emport du fusil brouilleur à bord permettra de couvrir une zone plus large en complément du dispositif au sol. Une fois le drone identifié, les pilotes rejoindront la trajectoire d'interception de celui-ci, ouvriront une fenêtre de tir de brouillage aux tireurs embarqués et seront garants de la communication transverse avec le centre opérationnel de la lutte antidrone (COLAD) à Villacoublay. Les TE pourront ensuite émettre un tir de brouillage pour stopper la progression du drone égaré ou malintentionné. «La plus-value de la lutte antidrone hélicoptérée réside dans le fait que nous pouvons déplacer le fusil brouilleur au plus proche de sa cible. Les Fennec prendront l'ascendant électromagnétique plus tôt pour déjouer le drone, élargissant ainsi le champ d'interception et de brouillage», conclut le lieutenant-colonel Mathieu. ■



L'utilisation des drones implique entraînement et expertise des équipes.

SARAH NOUTCHA

LAME D'UNE GUERRIÈRE

Qualifiée pour les tableaux des Jeux olympiques de Paris, la sabreuse tricolore foulera la piste d'escrime du Grand Palais en juillet prochain.

Concourant par équipe dans sa discipline, Sarah Noutcha revient sur son parcours. Focus sur une aviatrice qui fait mouche.

A lors que les duels battront leur plein d'ici quelques mois, l'escrimeuse Sarah Noutcha apprenait en avril dernier sa qualification olympique aux épreuves de sabre par équipe. Une nouvelle qui n'a pas laissé indifférente l'espoir du sabre français. « C'était une joie indescriptible, un soulagement et une grande fierté à l'annonce de cette sélection, surtout après une saison blanche douloureuse », nous livre-t-elle. Après avoir été classée dans le Top 16 mondial, l'athlète de 22 ans subit une opération du tendon rotulien en septembre 2022, occasionnant une rééducation d'une durée de neuf mois. « Revenir sur la piste n'a pas été chose facile, il a fallu redoubler d'effort pour retrouver sa place dans l'équipe, maintenant j'attends les Jeux avec impatience. »

Le goût de l'effort et le dépassement de soi

Maniant le sabre avec panache, Sarah Noutcha affiche un palmarès prometteur. Médaille de bronze en 2016 aux Championnats d'Europe et aux Championnats du monde catégorie Cadet, l'aviatrice enchaîne les performances et gravit la plus haute marche du podium en Coupe du monde Senior en 2018. Quatre ans plus tard, elle remporte son premier titre européen en équipe puis celui de vice-championne du monde par équipe la même année. Son ascension atteint son point d'orgue en avril 2024 avec l'annonce de sa qualification en équipe aux Jeux olympiques et paralympiques de Paris, un défi à relever collectivement à domicile.

Originaire d'Alsace, cette sportive de haut niveau découvre l'escrime, et plus particulièrement le sabre, dès son plus jeune âge. « J'ai commencé l'escrime à l'âge de 5 ans et demi, par un heureux hasard en accompagnant mon frère à son entraînement. J'ai tout de suite été happée par cette discipline. J'ai eu l'occasion d'essayer et depuis, je n'ai jamais lâché », confie l'athlète qui a rejoint

l'équipe de France Jeunes en 2014. À l'inverse du fleuret et de l'épée, les autres disciplines de l'escrime, le sabre est la seule arme permettant de toucher un adversaire avec la pointe (estoc) et le tranchant (taille) d'une arme blanche sur les parties valables du haut du corps à savoir, le torse, la tête et les bras, sans être touché.

Animée par le goût de l'effort et le dépassement de soi, Sarah Noutcha s'engage au sein de l'armée de l'Air et de l'Espace puis dans l'Armée de Champions du Bataillon de Joinville en 2024. Une décision sans regret qui lui permet d'appréhender sereinement ses entraînements et se familiariser avec l'armée de l'Air et de l'Espace : « C'est une double chance de pouvoir représenter le pays autrement, l'armée et le sport ont des valeurs communes qui m'ont poussée à rejoindre le Bataillon de Joinville », s'enthousiasme-t-elle.

Avec un entraînement intensif oscillant entre 20 et 25 heures par semaine, l'étoile montante de l'escrime évolue et s'illustre aux côtés de ses trois coéquipières, dont Manon Apithy-Brunet, sélectionnée en individuelle pour les Jeux de Paris et elle aussi sportive de haut niveau de la Défense (SHND). ■



« L'armée et le sport ont des valeurs communes qui m'ont poussée à rejoindre le Bataillon de Joinville. »



CAPORAL TEIHOARII, GARDIEN DE LA FLAMME



« C'est un honneur de représenter l'armée de l'Air et de l'Espace ainsi que les Forces armées en Polynésie française, et une fierté de mettre à l'honneur le peuple tahitien et la richesse de sa culture. »

Après la Guyane, la Réunion et la Nouvelle-Calédonie, le relais de la flamme olympique poursuivra sa pérégrination jusqu'aux lagons diaphanes de la Polynésie française. Le 13 juin prochain, la torche sacrée parcourra plusieurs sites emblématiques sur ce territoire ultramarin d'exception et ce, sous la protection de ses gardiens.

Affecté au commandement supérieur des Forces armées en Polynésie française (FAPF), au sein de la division logistique de l'état-major interarmées (EMIA), le caporal Teihoarii s'apprête à assurer la sécurité de la flamme olympique, symbole de paix, d'unité et d'amitié entre les peuples. Engagé dans l'armée de l'Air et de l'Espace (AAE) depuis bientôt cinq ans, l'aviateur de 29 ans présente un engouement avéré pour le sport et notamment pour celui des sports traditionnels tahitiens. Fervent défenseur de la culture et de l'identité polynésiennes, le caporal pratique le *ori*

Défenseur de la culture et de l'identité polynésiennes

tahiti, une danse tahitienne ancestrale qui l'a hissé en 2022 sur la première marche du podium avec la troupe Hei Tahiti lors du concours Heiva i Tahiti, un festival regroupant plusieurs arts polynésiens, dont le *ori Tahiti*, auquel il essaie de concourir chaque année. « Depuis notre plus jeune âge, nous aspirons à transmettre notre passion pour la culture tahitienne et ses sports traditionnels, cette fierté est profondément ancrée dans nos gènes », livre le Tahitien.

En parallèle de ses activités, le caporal Teihoarii pratique le *va'a* (pirogue en polynésien), un sport de course en pirogue traditionnelle à balancier polynésienne de six places. Chaque année, celui-ci participe à la course Trophée de l'Amiral, une course de 24 km longeant les lagons aux mille variations de bleus frangés par les récifs coralliens.

La flamme fera son entrée le 13 juin prochain et arpentera cette terre française du Pacifique, du spot de surf à Teahupo'o jusqu'au chaudron olympique à Papeete. Pour le caporal qui veillera à sa sécurité, « c'est un honneur de représenter l'armée de l'Air et de l'Espace ainsi que les Forces armées en Polynésie française » mais aussi « une fierté de mettre à l'honneur le peuple tahitien et la richesse de sa culture ».

Les Aviateurs et les Mirage 2000 engagés lors de l'exercice « Saphir » sur la base aérienne de Nancy.



EXERCICE « SAPHIR 24-2 »

ÊTRE ET DURER

Par le capitaine Laura Bruley
Photos caporal-chef Emma Le Rouzic

Du 13 au 17 mai, les Aviateurs de la base aérienne (BA) 133 de Nancy-Ochey vivaient une semaine de haute intensité. Rythmée par plusieurs exercices, des départs en opérations extérieures (OPEX) et des missions de rayonnement, la 3^e escadre articule son activité en se réorganisant et en testant ses capacités opérationnelles. Retour sur l'un des exercices mis en œuvre durant ces quelques jours, « Saphir », supervisé par la Brigade aérienne de l'aviation de chasse (BAAC).

« **E**xercice, exercice, exercice. » Ces mots résonnent au sein de la BA 133 à peine l'enceinte franchie : « Nous contribuons à diverses missions simultanément : la protection, illustrée par l'exercice "Basex" en cours, la formation, avec nos stagiaires pilotes et nos mécaniciens en apprentissage, et l'intervention, avec les Mirage 2000 engagés en opérations », explique le colonel Olivier Fix, commandant l'emprise militaire.

Bien qu'ils n'aient plus à démontrer la crédibilité du système de combat qu'est leur base aérienne, les Aviateurs sont en plus engagés sur l'exercice « Saphir » cette semaine. « "Saphir" signifie Séquence d'Activité et de Production de Haute Intensité et de Régénération. L'idée est de produire un maximum de disponibilité et d'activité aérienne sur une semaine, en orchestrant au mieux les actions de tous les acteurs opérationnels et industriels », indique le lieutenant-colonel Nicolas, commandant l'escadron de soutien technique aéronautique (ESTA) 15.003 « Malzévillie » et directeur de l'exercice. « Pour cela, on a un objectif total de 300 heures de vol dans la semaine, ce qui correspond à plus ou moins 220 décollages. C'est bien supérieur à ce que nous faisons habituellement, et cela a exigé un long (mais nécessaire !) travail de préparation. »

Partie en effet essentielle à la bonne conduite de ce « Saphir », la préparation aura duré plusieurs mois. Ce sont tout d'abord des dizaines de chantiers, soit des centaines d'opérations de maintenance et de commandes logistiques qu'il aura fallu agencer avec précision au sein du Bureau de gestion de flotte M2000 de la BAAC et de la cellule de planification technique de l'ESTA, pour optimiser la disponibilité de la flotte. Ensuite, pour absorber ce pic de production, de nombreux renforts en provenance des bases aériennes de Luxeuil et de Mont-de-Marsan, ainsi que de l'atelier industriel de l'aéronautique (AIA) de Clermont-Ferrand ont été mobilisés pour rejoindre la 3^e escadre. Cette anticipation a également permis de travailler de concert avec les intervenants extérieurs : les industriels Dassault Aviation et Thalès dans le cadre du contrat de maintien en condition opérationnelle (MCO) verticalisé Mirage 2000, Balzac et le Service industriel de l'aéronautique (SIAé). « C'est une période de préparation cruciale. Pour répondre aux besoins des forces armées, nous passons en revue la situation de l'ensemble des moyens et informations nécessaires

Savoir-faire, montée en puissance et évaluation

afin d'être alignés avec leurs objectifs de disponibilité des avions », confie M. Joubert, adjoint au responsable de contrat Balzac dans la chaîne de soutien Mirage 2000 chez Dassault Aviation.

Le challenge supplémentaire de cette édition ? Tester la réorganisation de la 3^e escadre de chasse, dans le cadre de la modernisation du niveau de soutien opérationnel (NSO). « La base se transforme pour être au rendez-vous des missions. Et ça fonctionne ! », se réjouit le colonel Olivier Fix. Cette réforme consiste, d'une part, à donner plus d'autonomie aux escadrons de chasse, en y affectant des mécaniciens en charge de la maintenance simple des avions et, d'autre part, à recentrer les ESTA sur les travaux plus complexes et le pilotage de la production technique et logistique globale. » Au sein des escadrons, le rapprochement entre les personnels navigants et les mécaniciens n'est pas seulement physique, il est aussi humain. Il s'agit en effet d'accroître la résilience morale des unités en créant des groupes plus petits et plus soudés. Chaque personnel concerné s'approprie cette réforme en créant un lieu de travail à l'image des traditions de leurs unités. Innovants, réactifs

Dernière vérification par un mécanicien avant de partir en vol.

© Le Rouzic/Armée de l'Air et de l'Espace



Briefing de préparation de mission.



Tester les capacités opérationnelles de l'escadre.



Renforcer le dialogue entre les unités navigantes et le soutien technique, comme ici pendant le contrôle du réacteur du chasseur.



Pouvoir s'adapter chaque jour en fonction des missions.



Être en permanence sur le pont pour être en capacité de durer tout au long de l'exercice.

et résilients, ils font preuve d'un sens de l'adaptation et d'entraide qui rend fier leur commandant de base: «*Tout repose sur les mécaniciens. Ils savent qu'ils font un métier exigeant... mais malgré le temps de travail allongé, ils répondent présent.*»

Chaque jour, au sein des escadrons, les chefs de service et acteurs principaux de l'exercice «Saphir» se réunissent à 17h30 pour en dresser le bilan et en observer la progression: y a-t-il eu une panne au démarrage d'un avion? Si oui, quand l'avion pourra-t-

Un vrai travail d'équipe

il être disponible à nouveau? Y a-t-il des axes d'amélioration que l'on peut d'ores et déjà relever? «*Le point clé dans ces moments-là, c'est la communication. Et c'est d'ailleurs l'un des enjeux de la semaine: il s'agit de s'assurer que le dialogue est toujours optimal au sein des escadrons, mais également désormais entre les escadrons navigants et l'ESTA. En plus de notre capacité à durer tout au long de la semaine, nous devons être en mesure d'adapter chaque jour la mission en fonction des contraintes de chacun*» rapporte le lieutenant-colonel Nicolas.

À mi-semaine, rendez-vous en salle des opérations de l'escadron de chasse 1/3 «Navarre» pour en savoir plus sur la préparation du vol de vendredi matin: «*Le plus important, c'est de faire décoller en toute sécurité ces aéronefs sur lesquels nos mécaniciens ont travaillé dur*», déclare le commandant Benjamin, commandant en second l'escadron. «*En tant que pilote, on sort de notre zone de confort, puisque nous n'avons pas l'habitude de voler avec autant d'avions autour de nous. Être en box de huit avions, c'est quelque*

chose d'inhabituel en escadron de chasse, et c'est très intéressant à appréhender. On s'appuie bien évidemment sur de la documentation, et on capitalise sur l'expérience de chacun. C'est un vrai travail d'équipe, tout seul on n'y arriverait pas.»

Du côté des mécaniciens ce même jour, on effectue quelques changements moteurs en abordant une mine sereine. «*Nos mécaniciens sont challengés. Ce sont principalement les chefs d'équipe, un peu plus expérimentés, qui sont engagés sur cette mission. Bien qu'au final, tout le monde y participe d'une manière ou d'une autre... Mais même après plusieurs années de carrière, je les vois toujours aussi motivés par la mission. Et entendre les avions décoller... c'est leur plus belle récompense*», confie le capitaine William, chef des services techniques (CST) de l'escadron de chasse 2/3 «Champagne». «*C'est la magie des mécanos!*», ajoute le commandant de l'ESTA en souriant. Au-delà du sentiment de fierté des Aviateurs, ce vol représente la ponctuation finale de l'exercice «Saphir», la capacité à durer tout au long de la semaine.

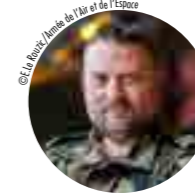
C'est d'ailleurs sur cette capacité «d'être et durer» que le commandant de base insiste: «*L'exercice "Saphir" représente certes un pic d'activité. En revanche, cela n'entraînera pas de facto une baisse de travail pour les semaines à venir. La semaine dernière, nous étions en campagne de tir sur la BA 120 de Cazaux, la semaine prochaine nous faisons partir des avions pour un exercice d'entraînement au Portugal. La BA 133, avec ses éléments air rattachés, totalise près de 1600 Aviateurs. Le succès de chacune de nos missions quotidiennes repose sur leur engagement, leur dévouement. Ce sont tous de vrais spécialistes motivés, prêts à en découdre.*» ■

PAROLES D'AVIATEURS



Général de brigade aérienne Vincent Coste, commandant de la BAAC

«*La BAAC a conçu ces exercices SAPHIR pour doper l'activité de ses unités, en optimisant chaque secteur de la chaîne de production. Mission accomplie pour la 3^e Escadre et tous les acteurs du MCO M2000!*»



Lieutenant-colonel Nicolas, directeur de l'exercice «Saphir»

«*La communication est le maître-mot pour une semaine d'exercices aussi intense. Grâce à ces échanges, on avance plus sereinement vers la réussite!*»



Lieutenant Lola, officier mécanicien

«*On priorise certains chantiers pour qu'un maximum d'avions soient disponibles. Les horaires de travail sont plus étendus: nos mécaniciens n'ont pas peur de travailler jusqu'à tard le soir.*»



Sergent-chef David, piste 2/3 «Champagne»

«*Mon but est de faciliter le dialogue de tous: mécaniciens, pilotes. Ils viennent en «piste» et ont toutes les informations nécessaires à la mission.*»

ETAP-C

LA HAUTE INTENSITÉ AUTREMENT

Du 12 au 24 mai, la base aérienne 123 d'Orléans-Bricy a accueilli l'exercice interallié *European Tactical Airlift Programme - Course* (ETAP-C). Cinq avions de transport et d'assaut français et étrangers se sont formés conjointement au transport tactique. En parallèle de l'exercice, cinq avions français ont été déployés dans le cadre des « Rendez-vous du transport aérien militaire », un nouveau format dédié à penser autrement la haute intensité.

Par l'aspirant **Alice Roche**
Photos **sergent-chef Morgane Vallé**



Il est 9h00. Alors que les décollages s'enchaînent sur le tarmac, les coupoles des parachutistes qui jonchent le ciel orléanais confirment le début des exercices. Comme chaque année, la France, à travers la base aérienne (BA) 123 d'Orléans-Bricy, a été désignée comme nation cadre pour l'édition ETAP-C X-ship 2024 ainsi que pour les « Rendez-vous du transport aérien militaire » (TAM). Mené sous l'autorité de l'*European Tactical Airlift Center* (ETAC), l'exercice annuel ETAP-C

X-ship vise à entraîner des transporteurs aériens européens à la formation tactique au vol à plusieurs avions.

Pour l'édition de cette année, un A400M Atlas français de la 61^e escadre de transport, un A400M et un Casa-295 espagnols de l'*Ejército del Aire y del Espacio*, un A400M allemand de la *Luftwaffe* et un C-130 polonais de la *Sily Powietrzne* se sont exercés sur plusieurs missions quotidiennes, préparées et planifiées dans les murs du Centre d'instruction

des équipages de transport (CIET) de la BA 123.

« Cet exercice ETAP-C constitue pour les aviateurs du transport aérien

militaire une étape incontournable pour être au rendez-vous des opérations, présente le commandant Ronan, pilote A400M et chef des opérations et officier projet de l'exercice ETAP-C et des « Rendez-vous du TAM ». Cette formation unique en Europe concourt plus largement à renforcer l'interopérabilité entre les partenaires européens et uniformiser les procédures du transport aérien militaire », ajoute-t-il.

Ce stage qualifiant de haut niveau réparti sur deux semaines a permis aux membres des cinq équipages européens de préparer et conduire des missions tactiques de haute intensité en territoire hostile, et ce, dans un milieu interallié en

vue d'atteindre la qualification *Element Leader* (chef de patrouille), qualification attestant leur capacité à préparer, conduire et debriefer une mission tactique impliquant la responsabilité de deux ou trois avions lors d'une mission.

Des scénarios différents ont été mis en œuvre tous les jours, intégrant des manœuvres tactiques pour répondre au réalisme du panel des missions en opération. Posé d'assaut de personnels, simulation de largage de parachutistes et de fret à différentes altitudes, ou encore vol en formation, sont venus animer l'entraînement des équipages français et étrangers. « Au cours de la deuxième semaine d'exercice, le niveau de menace est monté en intensité

avec l'introduction de situation de supériorité limitée dans un milieu contesté. Trois missions sont réalisées en Composite Air Operations (COMAO) avec la participation de Rafale et de Mirage 2000 », explicite le commandant Ronan.

À l'issue de deux semaines de formation intensive, les équipages A400M français et allemands se sont vus remettre la qualification de chef de patrouille par le commandant de l'ETAC et le général, commandant la Brigade aérienne d'assaut et de projection (BAAP).

Conduit par la BAAP et le CIET, un nouvel exercice a vu le jour en parallèle de l'exercice ETAP-C pour concentrer l'effort d'entraînement et de formation des équipages français.

Baptisés les « Rendez-vous du TAM », ces rendez-vous tactiques franco-français ont été l'occasion de former les équipages aux missions les plus complexes mais aussi de se préparer à opérer dans des conditions et des systèmes d'information dégradés. Cinq avions de transport tactiques français, incluant deux A400M, un C-130J Super Hercules et deux Casa-235, ont été engagés pour la formation et l'entraînement des acteurs du transport aérien militaire français.

« L'objectif de ce format exceptionnel est de concentrer tous les moyens sur Orléans, y compris un nombre important de parachutistes issus des trois armées, afin de pouvoir mettre en œuvre les missions aéroportées sur nos avions »,

Préparer et conduire des missions tactiques conjointes

explique le lieutenant-colonel Pierre-Yves, commandant du CIET.

À bord d'un C-130J Hercules de l'escadron franco-allemand d'Évreux, 30 commandos de la 11^e brigade parachutiste de l'armée de Terre s'élancent sous voile dans une nuit noire. À l'issue de ce vol de nuit, le commandant de bord témoigne: «L'entraînement s'est déroulé sans accroc, nous avons pu effectuer un vol en formation avec un A400M qui larguait de son côté du matériel, et évoluer de nuit sous jumelles de vision nocturne (JVN). Il s'agissait d'un vol d'instruction et de découverte sur plusieurs phases de vol pour le copilote qui devait se qualifier sur C-130J.»

Au cours de ces deux semaines, le largage de troupes aéroportées a été particulièrement mis à l'œuvre, comptabilisant au total 1 000 parachutistes. Ces largages de masse de troupes engageaient jusqu'à cinq avions sur plusieurs zones différentes simultanément,

pour répondre à des manœuvres d'entrée en premier en zone ennemie.

Alors que les mécaniciens s'affairent sur le parking du «Touraine» pour remettre en œuvre un A400M, nous croisons la route du lieutenant Felix, pilote sur cet avion emblématique et de retour d'une mission de ravitaillement en vol.

«Amené à se développer de plus en plus sur la flotte A400M, le ravitaillement en vol permet de donner plus d'allonge aux chasseurs qui protègent notre progression pour aller plus loin ensemble dans la profondeur», souligne le jeune pilote. Ce vol de formation a permis de qualifier un mécanicien navigant et un pilote, en mesure désormais de mettre en œuvre cette qualification en entraînement ou en opération.

Le deuxième accent sera mis sur l'entraînement à la haute intensité en condition dégradée. Une journée particulière dédiée à ce type d'entraînement et à la guerre électronique, et sans accès aux systèmes d'information, a été expérimentée. Les pilotes ont préparé la mission sur cartes papier, sans logiciels de préparation, et le vol a été effectué sans système GPS. L'objectif: simuler une mission de guerre avec des moyens limités. «L'idée est de sortir de sa zone de confort en expérimentant la haute intensité en milieu dégradé sans système de préparation», précise le lieutenant-colonel.

L'effort s'est poursuivi jusqu'au 31 mai où des ateliers de formation et de réflexion ont été imaginés pour maximiser la préparation des équipages à la haute intensité sur l'ensemble des champs concernant les opérations aériennes, comme avec la mise en place d'une séance de media-training pour sensibiliser et préparer les équipages à la lutte informationnelle.

Organisée par le CIET, la compétition Lionel de Marmier a pris la forme d'un vol de synthèse qui a permis d'examiner les savoir-faire basiques du pilote de combat et sa capacité à opérer en conditions dégradées. Un vol de 50 minutes sans moyens de navigation et sans systèmes d'information modernes a repris des modes d'actions comme autrefois dans un esprit de résilience face à la menace de guerre électronique: concours de posés de précision, navigation à vue, pour une nouvelle fois «éprouver les équipages sur des modes d'action qui pourraient redevenir des modes d'action de haute intensité si les satellites et réseaux devaient manquer», martèle le lieutenant-colonel Pierre-Yves.

La situation d'urgence en Nouvelle-Calédonie a nécessité, à un rythme quasi quotidien, la projection de neuf A400M et d'une quinzaine d'équipages de la 61^e escadre. Malgré la réarticulation de l'exercice, les objectifs ont tout de même été atteints. ■

BILAN DES EXERCICES ETAP-C ET «RENDEZ-VOUS DU TAM»

- 80 vols effectués**
- 225 heures de vol**
- 1 100 commandos parachutistes largués**
- 18 tonnes de matériels largués**
- 50 Rafale ravitaillés par A400M**



Partager son expérience pour renforcer l'interopérabilité des équipages de transport européens.



Enchaîner les entraînements tactiques pour coller à la réalité des missions en opération.

PAROLES DE TRANSPORTEURS



LIEUTENANT-COLONEL PIERRE-YVES
COMMANDANT DU CIET

«Ces trois semaines de mai ont été inédites. En parallèle de l'exercice Etap-C, nous avons choisi de renforcer cet effort d'entraînement et de formation avec un exercice supplémentaire baptisé "les Rendez-vous du TAM". Nous avons rassemblé des moyens d'entraînements pour former, instruire et entraîner des équipages français de façon différente, c'est-à-dire en vols en patrouille et dans un environnement dégradé pour déstabiliser les équipages et trouver de nouvelles solutions.»



LIEUTENANT FÉLIX
PILOTE A400M, ESCADRON DE TRANSPORT 1/61 «TOURAINÉ»
«Les entraînements réalisés dans le cadre des "Rendez-vous du TAM" permettent de mettre en œuvre la capacité multirôle de l'A400M. Au sein d'une même mission, l'avion va pouvoir réaliser plusieurs modes d'action tactique. Particularité de cette année, nous avons bénéficié d'un A400M "podé", c'est-à-dire, équipé de pods de ravitaillement pour les avions de chasse. Dans la même mission, nous avons dû à la fois ravitailler les chasseurs qui assureraient notre protection et réaliser notre mission tactique, ici du largage de matériel, après le ravitaillement en vol.»



CAPITAINE ALVARO
PILOTE CASA AU SEIN DE L'ESCADRE «ALA 35»,
EJÉRCITO DEL AIRE Y DEL ESPACIO (ESPAGNE) INSTRUCTEUR TACTIQUE

«Cette année, l'Espagne est venue en force avec un A400M et un Casa-295. Ces deux semaines d'exercices ETAP-C ont permis de développer la coopération interalliée avec nos alliés européens et partager notre expérience en matière de transport tactique. Au vu de la situation géopolitique actuelle, notre volonté première est d'apprendre à se coordonner et à communiquer avec nos alliés pour mieux préparer les combats du futur.»



CAPITAINE PERRY
CHEF DE L'ÉQUIPAGE A400M AU SEIN DE LA LUFTWAFFE (ALLEMAGNE)
«Chaque année, de nombreuses nations européennes prennent part à l'exercice ETAP-C. La coordination et l'entraînement avec les autres forces aériennes européennes: espagnole, polonaise, française, parfois autrichienne et belge, est donc essentielle pour répondre aux engagements opérationnels lorsque nous volons ensemble. Travailler en synergie est très appréciable, l'univers des forces aériennes est une grande famille. Un membre de notre équipage présent sur l'exercice a été affecté ici, au CIET, pendant quatre ans et demi en tant que pilote en échange.»

NOUVELLES FRONTIÈRES

LA TRÈS HAUTE ALTITUDE

Jusqu'alors méconnue du grand public, la très haute altitude (THA) a fait irruption dans l'actualité après qu'un ballon d'observation chinois a été abattu dans le ciel américain en février 2023. Longtemps délaissée, la THA est revenue sur le devant de la scène.

Par **Antoine Frélon**

Si le terme de très haute altitude peut sembler vague, il n'en est pas moins l'un des enjeux décisifs de la défense de demain. « L'affaire des ballons chinois » en est devenue la preuve : cet espace est d'ores et déjà exploité par les grandes puissances mondiales. « S'agissant de la limite basse de la THA, elle se situe aux alentours de 18 kilomètres, altitude à laquelle la navigation des aéronefs est ordinaire et réglementée sans ambiguïté », précisent le colonel Marc, adjoint « plans » du bureau développement capacitaire de l'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace (EMAAE), et Patrick Bouhet, adjoint prospective et stratégie capacitaire du bureau développement capacitaire

de l'EMAAE. La limite haute de la THA correspond au début de l'espace exo-atmosphérique et n'est pas précisément définie. « Selon l'approche retenue, la THA représente une altitude de 62 kilomètres d'épaisseur à minima et jusqu'à potentiellement 142 kilomètres. Soit en proportion une valeur entre 4 à 10 fois plus que l'espace aérien contrôlé actuellement et exploité quotidiennement. »

Principe de souveraineté et maîtrise de la 3^e dimension obligent, l'armée de l'Air et de l'Espace se devait de contrôler les menaces pouvant provenir de cette zone. « Il s'agit, à l'instar de ce qui se

De 18 à 142 km de hauteur

déroule dans l'espace aérien actuellement, d'autoriser, contrôler, voire, intercepter tout objet traversant l'espace aérien souverain. À l'heure actuelle, deux principaux types d'objets ont vocation à peupler la THA et donc à constituer des opportunités, mais aussi des menaces potentielles. »

D'un côté, on retrouve des objets lents appelés HAPS (High Altitude Platform System – système de plateforme à haute altitude). Il s'agit, par exemple, d'avions stratosphériques (projet Zéphyr d'Airbus), de ballons, domaine dans lequel le Centre national des études spatiales (CNES) est l'un des experts mondiaux, ou encore de dirigeables de longue endurance (projet



Projet Stratobus porté par Thales Alenia Space

Stratobus porté par Thales Alenia Space). De l'autre, il y a aussi des objets bien plus rapides, voire hypervéloces (Mach 5+, plus de 6 000 km/h), qui peuvent tirer parti de la vitesse pour percer un système de défense aérienne élaborée.

Aujourd'hui encore les matériels utilisés par l'AAE pour surveiller et protéger la THA sont les mêmes que pour l'espace aérien « classique ». « Le Rafale offre dès aujourd'hui une première capacité de réponse très significative. Mais la neutralisation de cibles en THA pose encore de nombreuses questions. On comprend bien que neutraliser un ballon de 50 000 m³, 100 m de long et de 30 m de diamètre n'est pas la même chose que neutraliser un avion de quelques dizaines de mètres d'envergure. De même que traiter une cible à 40 km d'altitude n'est pas la même chose que la traiter à 20 km. Il y a donc beaucoup à explorer. »

Mais à terme, il y aura probablement des matériels spécifiques. « Pour citer un exemple de notoriété publique, le projet VMAX (Véhicule MANœuvrant eXpérimental) lancé en 2019 vise à développer un démonstrateur de planeur hypersonique. Le premier vol a été effectué en juin 2023. La France fait ainsi partie des rares pays dans le monde qui ont la capacité de se lancer dans des projets aussi pointus. » Après plusieurs mois de travaux, l'EMAAE vient de soumettre un projet de stratégie à l'approbation du chef d'état-major des Armées. La prise en compte de cette tranche d'altitude par les armées n'a donc jamais été aussi concrète. ■

« L'AFFAIRE DES BALLONS CHINOIS » :

Le 4 février 2023, un objet est repéré dans la haute atmosphère américaine. Après vérification, le Pentagone suppose qu'il s'agit d'un ballon d'observation chinois, alors que la Chine affirme qu'il s'agit d'un aéronef civil. Des intercepteurs américains de type F-22 abattent alors le ballon ainsi que deux autres objets non-identifiés. En cinq jours, le ballon a le temps de parcourir près de 5 000 mètres au-dessus des États-Unis.



Le projet VMAX.

Projet Zéphyr Airbus.



Le colonel Marc, adjoint « plans » du bureau développement capacitaire.

En 2024, les Aviateurs français célèbrent les 90 ans de l'armée de l'Air et de l'Espace. Neuf décennies d'excellence, dans les airs et au-delà, ponctuées d'innovations et de déploiements marquants. D'une volonté d'indépendance à la reconnaissance de l'aspect essentiel de l'arme aérienne, en passant par la construction d'une identité propre à l'Aviateur militaire, l'histoire des ailes françaises est basée sur un riche héritage. Un don précieux fait à celles et ceux qui choisissent d'arborer, sur leurs épaules, l'épervier planant. Plus qu'une histoire, voici notre histoire.

Par le *lieutenant Thomas Hory*



IL ÉTAIT UNE FOIS... L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

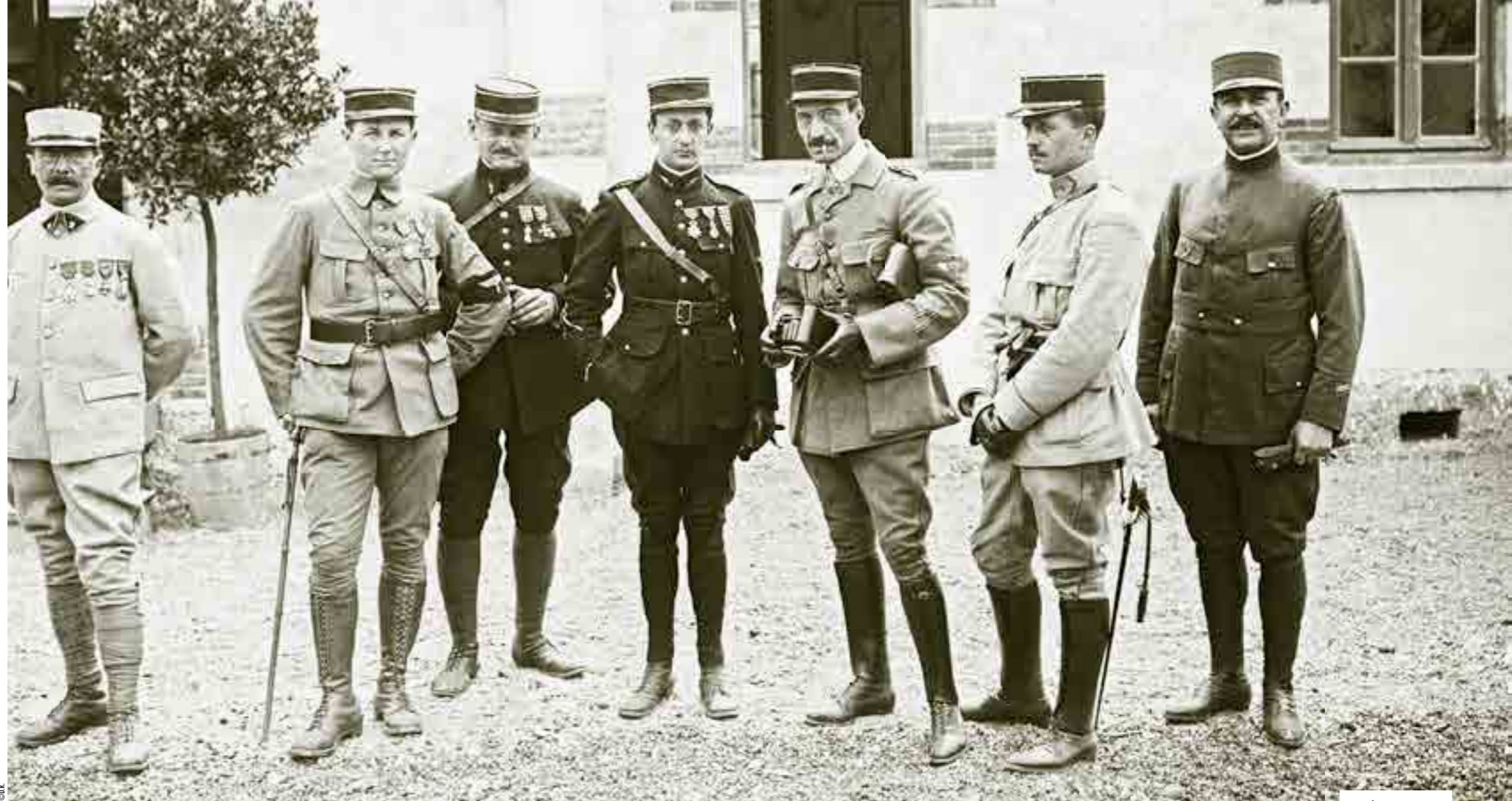
A

u-delà même de la nécessaire abnégation, rejoindre l'armée de l'Air et de l'Espace aujourd'hui, c'est épouser l'héritage des Aviateurs. C'est s'inscrire dans

la continuité de l'histoire des ailes françaises. Des ailes tricolores qui ont gagné en robustesse au rythme des épreuves surmontées, passant d'un assemblage incertain de toile et de bois aux voilures de métal contemporaines. D'aucuns présenteront l'aviation comme une arme moderne, à raison certes. Pour autant, la maîtrise de la troisième dimension n'est pas sans précédent. «*Durant les campagnes de la Révolution française, déjà, nous constatons l'usage de ballons captifs. L'arme du génie mettra également en œuvre des dirigeables dévolus à l'observation et au bombardement dès 1914*», confie le lieutenant-colonel® Jean-Marie, réserviste au sein du Centre d'études stratégiques aérospatiales (CESA) et doctorant en histoire militaire. C'est en 1909 que l'armée

17 000 pilotes brevetés durant la Grande Guerre

française se dote de ses premiers avions, s'appuyant sur les travaux de Clément Ader et du capitaine Ferdinand Ferber. Pour cette aviation naissante, le véritable baptême du feu s'avère être la guerre de 1914-1918. L'avion, qui fait notamment ses preuves lors de la bataille de Verdun, devient incontournable. 17 000 pilotes sont brevetés durant la Grande Guerre tandis que certains personnages, les As, marquent les mémoires: René Fonck, Georges Madon ou encore, Georges Guynemer, figure de proue de l'armée de l'Air. Pendant la Première Guerre mondiale germe déjà, dans l'esprit des Aviateurs, l'idée d'une autonomisation de l'aviation, alors rattachée aux forces terrestres – elle deviendra la cinquième arme



© M. L.

de l'armée de Terre en 1922. Dans l'entre-deux-guerres, certains stratèges soulignent l'effet décisif du bombardement stratégique. Une étape significative est franchie en 1928, date de création du ministère de l'Air. Le tout premier ministre de l'Air, Victor Laurent-Eynac, mène une politique volontariste et soumet plusieurs projets de loi au Parlement en vue d'une indépendance de l'aviation militaire. Il est très vite confronté à l'opposition de l'armée de Terre et de la Marine nationale refusant la réduction de leurs aviations de coopération. Paul Painlevé poursuit les efforts et contribue à la réorganisation des forces aériennes – création du Conseil supérieur de l'Air en 1931, sur le modèle du Conseil supérieur de la guerre. Il obtient finalement un compromis avec Georges

Leygues, ministre de la Marine: la création de l'armée de l'Air s'avère possible sous réserve que la Marine nationale conserve ses aviations navales embarquées et de coopération à terre. L'armée de Terre impose également ses conditions: l'armée de l'Air récupère les moyens de l'aviation terrestre, en revanche, en cas de déclaration de guerre, près des deux tiers des unités aériennes seraient rattachées à l'armée de Terre. Ces compromis – sous le mandat de Pierre Cot – permettent la publication du décret du 1^{er} avril 1933, portant sur la naissance d'une armée de l'Air. La loi relative à cette création est finalement votée au Parlement le 2 juillet 1934, grâce au général Victor Denain, premier chef d'état-major général de l'armée de l'Air dès 1933 et ministre de l'Air en 1934. Cette

date marque le point de départ de la rétrospective des 90 ans de l'actuelle armée de l'Air et de l'Espace. Si l'indépendance totale n'existe pas encore – elle se mettra progressivement en place après le second conflit mondial – cette loi permet à l'armée de l'Air de se structurer au travers d'états-majors, d'organes d'administration ou encore, d'écoles qui lui sont propres. En témoigne la naissance de l'École de l'air en 1935, d'abord au sein de la Petite Écurie du château de Versailles – l'école s'implantera Salon-de-Provence à compter de l'année 1937. En hommage aux premiers élèves-aviateurs, trois promotions d'élèves-officiers, sous-officiers et militaires du rang seront respectivement baptisées et présentées au drapeau à Versailles, en juin 2024. La boucle est bouclée. ■ TH.

Dès la Première Guerre mondiale naissent des figures emblématiques du combat aérien: les As.

Achat de premiers avions au sein de l'armée française

Naissance de l'aéronautique militaire

Le capitaine Guynemer tombe au champ d'honneur à Poelkapelle

Les régiments de l'aéronautique militaire deviennent des escadres

Décret de création d'une armée de l'Air

1909

25/07
1909

1910

1914
1918

11/09
1917

1928

1932

Janvier
1933

01/04
1933

02/07
1934

Blériot traverse la Manche en avion

L'avion joue un rôle capital dans la combinaison des armes et contribue à la victoire française durant la Première Guerre mondiale.

Création du ministère de l'Air

Le général Victor Denain devient le premier chef d'état-major général de l'armée de l'Air

Loi portant sur la création d'une armée de l'Air indépendante

ET NAQUIT L'AVIATEUR MILITAIRE FRANÇAIS...

La période entourant l'indépendance de l'armée de l'Air donne naissance à une nouvelle catégorie de militaires : les Aviateurs. Si nombre des premiers d'entre eux proviennent initialement de l'armée de Terre, ils vont rapidement développer une identité propre.



L'année 1934 marque la création d'une armée aérienne.

Prendre son indépendance, c'est se distinguer de l'existant. C'est innover, dans le domaine des opérations évidemment, mais aussi au travers d'une identité visuelle. « La création d'un uniforme de l'Aviateur illustre l'autonomie nouvelle de l'armée de l'Air », affirme le commandant Christian, docteur en histoire et chef du bureau histoire et traditions de l'École de l'air et de l'espace. Avant même la Première Guerre mondiale, déjà, le personnel de l'aéronautique militaire se distingue des autres armes en arborant un brassard propre à l'aviation. « En 1916, nous observons le port par les pilotes d'une vareuse dite "de fantaisie". Cette dernière, tolérée et non officielle, ressemble déjà énormément à l'actuelle tenue de cérémonie de l'armée de l'Air », ajoute le lieutenant-colonel Jean-Marie, doctorant en histoire militaire. Le port de la nouvelle tenue de l'armée de l'Air, créée en 1929, sera rendu obligatoire dans les années 1930. L'uniforme est d'abord adopté par les officiers et sous-officiers – il faudra néanmoins attendre l'issue de la Seconde Guerre mondiale pour le voir être pleinement étendu aux militaires du rang. « Du point de vue visuel, nous constatons que l'uniforme de l'armée de l'Air est très proche de celui de la Marine nationale : adoption d'une veste à col ouvert, tandis que le képi laisse place à la casquette. Les vareuses de l'armée de l'Air ont dès lors la même teinte que celles de la Marine. À ceci près que les marins refuseront l'emploi du terme "bleu marine" par l'armée de l'Air. Les Aviateurs le désigneront alors de "bleu Louise". Cette proximité avec la Marine pourrait s'expliquer par le fait qu'au XIX^e siècle, la fonction de sapeur-aérostier dans les ballons était souvent confiée à des marins, déployés aux côtés de soldats du génie, du fait de leurs compétences en navigation. Le lien avec la Royale se retrouve aussi



Les officiers sont les premiers à abandonner la tenue de l'armée de Terre au profit de l'uniforme bleu Louise.

dans le vocabulaire de l'armée de l'Air : personnel navigant, escadrille, flotte, etc. D'autant que le concours d'admission à l'École de l'air est calqué sur celui de l'École navale », complète le commandant Christian.

La panoplie de l'Aviateur est complétée, pour les officiers et sous-officiers supérieurs, par l'acquisition d'une arme d'apparat distinctive. Les réflexions s'orientent d'abord vers un concept d'épée à garde ailée, confectionnée par la maison Lasserre, sous la supervision du général Joseph-Edouard Barès. Le général Victor Denain tranchera finalement en faveur d'une arme courte, en 1934 : un poignard, inspiré de l'armée polo-

L'aviation est une arme technique

naise, de style Art déco. Symbole de modernité rompant avec la tradition du sabre.

Naît aussi, au même moment, une identité propre à l'Aviateur. « Outre la Marine, l'armée de l'Air prend source au sein de deux armes de l'armée de Terre, le génie (observation, reconnaissance) et l'artillerie (réglage des tirs) – et non exclusivement la cavalerie, comme certains en sont persuadés », livre une fois encore le commandant Christian. Dès lors que les Aviateurs s'émancipent de l'armée de Terre, ils développent une identité propre. « Aux origines, l'Aviateur n'est pas soumis, du fait d'un environnement de travail très particulier, très spécifique, parfois très technique, au formalisme militaire comme peut l'être le soldat de l'armée de Terre. Ce sont d'ailleurs les Aviateurs qui

inventent le concept selon lequel la fonction prime sur le grade. On donne alors plus d'importance aux qualifications qu'à la stricte hiérarchie militaire, parce que l'aviation est une arme technique. Le pilote est seul maître à bord dans les airs. Ainsi, dans les années 1930 notamment, le système hiérarchique est bouleversé. Cet état d'esprit se retrouve dans la manière d'être de l'Aviateur en 1939-1945 : les photos d'époque nous les présentent souvent la casquette de travers, la cigarette "au bec". Le succès de la mission l'emporte sur le formalisme. » Cette audacieuse insoumission s'atténuera à partir des années 1960, puis, dès lors que l'armée de l'Air s'orientera vers la coopération interarmées. Dès les années 1950, avec l'arrivée de l'avion à réaction, l'Aviateur affiche de plus en plus son identité technique. Le héros romantique de la Grande Guerre laisse peu à peu place à un « héros technologique », capable de maîtriser une machine puissante, dépassant les 1 000 km/h. Aux prémices de nos Chevaliers du ciel... ■ TH.

Un équipage français devant un Caproni Ca. 3 en 1918.



Création de l'École de l'air au sein de la Petite Écurie du Château de Versailles

1935

Création de l'École supérieure de guerre aérienne et du Centre des hautes études aériennes militaires

1936

L'École de l'air s'implante à Salon-de-Provence

1937

Engagement de l'armée de l'Air dans la campagne de France

Mai 1940

Création des Forces aériennes françaises libres (FAFL) par le général de Gaulle

08/07 1940

Les pilotes français des FAFL sont formés sur appareils britanniques

Juillet 1940

Le général Martial Valin succède à l'amiral Muselier à la tête des FAFL

06/07 1941

L'escadrille française de chasse n° 1, première unité militaire Compagnon de la Libération

1941

Création des groupes de chasse « Ile-de-France » et « Alsace » et des groupes de bombardement « Bretagne » et « Lorraine »

Septembre 1941

Ralliement des forces françaises en Afrique du Nord à la France Libre et réarmement par les Américains et les Britanniques

25/11 1942



Des Aviateurs français formés au sein de la Royal Air Force durant la Seconde Guerre mondiale.

UNE ARMÉE AÉRIENNE FAÇONNÉE PAR LE TEMPS

Indépendante depuis 1934, l'armée de l'Air a évolué au fil des années et des déploiements. L'actuel visage de l'Institution ne doit rien au hasard, il est le fruit de décennies d'engagement sous les cocardes. Préparez-vous à entrer dans la troisième dimension.

Fraîchement née, non sans difficulté, l'armée de l'Air se structure progressivement. Le général Victor Denain, premier chef d'état-major général de l'armée de l'Air, cherchera à couper le cordon ombilical liant la toute récente armée aérienne aux armées de Terre et de Mer. Saint-Cyrien ayant basculé dans l'aviation en 1915, l'ancien officier de cavalerie cherche à asseoir l'indépendance récemment acquise par l'armée de l'Air. Il obtiendra, par exemple, dès 1933, le développement d'un cursus de formation propre à l'arme aérienne – création de l'École de l'air en 1935 – freinant ainsi l'accession à l'aviation d'élèves-officiers de l'armée de Terre. De 1934 à 1938, dans le cadre de cette structuration, le général Denain sera épaulé par Pierre Cot, alors ministre de l'Air. Tandis que la très jeune armée de l'Air prend peu à peu racine, le second conflit mondial vient bousculer l'ordre établi. Tout d'abord, les Aviateurs français combattent vaillamment durant la campagne de France. Cependant, les retards industriels et doctrinaux se répercutent sur l'issue de la bataille. « Lors que l'armistice est signé, l'armée de l'Air est

divisée de façon très inégale entre les forces aériennes rejoignant Londres, une partie de celles en Afrique du Nord, qui reprendront le combat dès 1943, et celles aux ordres du gouvernement de Vichy », explique Jérôme de Lespinois, référent histoire de l'armée de l'Air et de l'Espace. « Les traditions de la Seconde Guerre mondiale dont nous sommes le plus fiers proviennent des unités qui ont poursuivi le combat : les groupes "Île-de-France", "Lorraine", "Alsace" ou encore "Bretagne" », poursuit l'historien. Le conflit donne naissance à des unités iconiques, à l'image du groupe de chasse « Normandie-Niémén » déployé sur le front de l'Est ou de l'escadrille française de chasse n° 1 (EFC1), première unité militaire faite Compagnon de la Libération. Durant cette période, les unités aériennes françaises libres opèrent selon les doctrines et concepts anglo-saxons. Les Aviateurs se forment à la guerre aérienne moderne. Et c'est d'ailleurs selon ce modèle anglo-saxon que l'armée de l'Air est en partie reconstruite en 1945.

L'APRÈS-GUERRE OU LA RECONSTRUCTION

Au retour de la paix, l'armée de l'Air dispose d'une flotte disparate. Les premiers avions à réaction employés dans les forces sont de facture étrangère. Le Mistral, déclinaison française du chasseur anglais de Havilland Vampire, est même fabriqué sous licence sur le territoire national. Fort de ce constat, le plan quinquennal de 1950 vise à produire des équipements nationaux compétitifs. Pour l'armée de l'Air, cette dynamique permettra la lignée des avions Mystère de l'entreprise Dassault – le Mystère II, financé à l'aide des crédits américains, sera d'ailleurs le premier chasseur français à franchir le mur du son, en 1952. Malgré tout, nombre d'avions en service au sein de l'armée de l'Air proviennent des États-Unis – des Republic

F-84 Thunderjet et North American F-100 Super Sabre seront utilisés jusqu'à la fin des années 1960. Au même moment, l'armée de l'Air est déployée au cœur du conflit de contre-insurrection en Indochine. L'affrontement des forces du Viêt Minh contribue à la montée en puissance de l'aviation de transport. Cette dernière s'était déjà révélée lors des grandes opérations aéroportées organisées par les Alliés en 1944-1945, « voire en 1943 avec le débarquement en Sicile », glisse Jérôme de Lespinois. Au début de la guerre d'Indochine, la France opère sur Douglas C-47 Skytrain et AAC.1 Toucan. Le Nord 2501 Noratlas, conçu pour les opérations aéroportées, le largage de parachutistes et le transport tactique, ne sera réceptionné qu'à la fin du conflit. Rapidement, l'Indochine devient la guerre des parachutistes et de l'aviation de transport. Le territoire est immense, certaines garnisons isolées de l'armée de Terre dépendent des moyens aériens pour leur approvisionnement et leur

Dans le cadre du programme d'assistance militaire, présentation par Marcel Dassault du premier Mystère IV.



Le groupe « La Fayette » reprend le combat

1943

Création du 1^{er} corps aérien français

14/10
1944

Le groupe de chasse « Normandie » devient le « Normandie-Niémén » suite à son engagement sur le flanc est

28/11
1944

Plan quinquennal de modernisation et d'équipement en France

1946
-
1950

Premiers Aviateurs formés sur hélicoptères durant la guerre d'Indochine

1949

Le Mystère II est le premier avion français à passer le mur du son

12/12
1952

Création de la Patrouille de France

1953

Création des commandos parachutistes de l'air

1956

Création du Centre national d'études spatiales (CNES)

19/12
1961

Réorganisation de l'armée de l'Air en grands commandements

1961
-
1966



Les Mirage IV opèrent au sein des Forces aériennes stratégiques dès octobre 1964.



Mirage 2000 C en livrée sable durant l'opération Daguet en 1991



Le Transall C160 Gabriel en mission de renseignement.

soutien – les liaisons terrestres étant inexistantes ou dangereuses en raison du risque d'embuscade. Pour l'armée de l'Air, l'Extrême-Orient est également une terre d'innovation, puisque la période marque les balbutiements des voilures tournantes. Les premiers hélicoptères sont achetés par le Service de santé des armées (SSA) et servent principalement aux évacuations sanitaires. Opérations au cours desquelles s'illustrèrent deux pilotes, le capitaine Alexis Santini et le médecin militaire Valérie André – elle sera la première femme officier général en France, en 1976 –, à bord de leurs Hiller 360. Il faudra néanmoins attendre la guerre d'Algérie, et en particulier l'année 1955, pour observer un emploi affirmé de l'hélicoptère par les Aviateurs. Effectivement, quelques mois après le déclenchement de cette deuxième guerre – compromettant la planification d'un vaste réarmement aérien moderne dans le cadre de l'OTAN, organisation créée en 1949 – le général Alain de Maricourt se fait l'artisan de l'adaptation de l'arme aérienne aux conflits de contre-insurrection. Il contribue à la création d'une

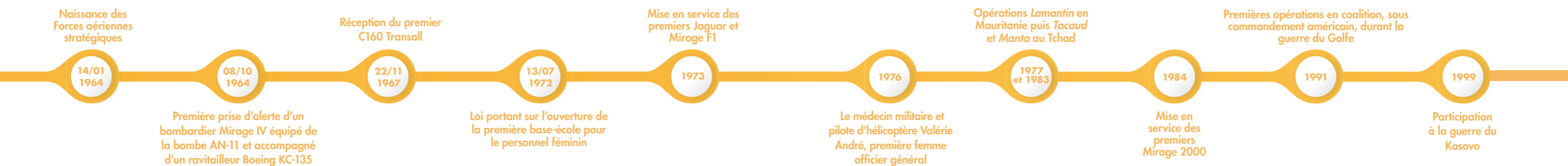
aviation légère de l'armée de l'Air, ancrant d'autant plus l'hélicoptère dans l'univers de l'Aviateur. Un an plus tard, en 1956, le général de Maricourt fonde les commandos parachutistes de l'air (CPA). Ces derniers sont les héritiers des unités françaises intégrées au *Special Air Service* (SAS) britannique durant la guerre de 1939-1945 et, plus anciennement, de l'infanterie de l'Air. Les unités parachutistes de l'armée de l'Air de la Seconde Guerre mondiale ayant été absorbées par l'armée de Terre en 1945, la naissance des CPA en 1956 est un véritable retour aux sources. Les commandos contribuent significativement à la coopération air-sol, tout en menant des actions de contre-guérilla. Les moyens de l'armée de l'Air sur le théâtre participeront au plan Challe, opération française qui réduira considérablement l'action des combattants algériens.

UN NOUVEAU MODÈLE D'ARMÉE

Les moyens engagés en Algérie sont considérables. Pour autant, en métropole, les réflexions sont ailleurs. Dans la continuité du conflit algérien, la crise de Suez

de 1956 – induite par la volonté de nationalisation du canal par le président égyptien Nasser – et la menace soviétique qui en découle confirment les décisions visant à préparer l'armée de l'Air à combattre sur un théâtre Centre Europe. Les explosions de Hiroshima et Nagasaki et la course aux armements atomiques n'étaient d'ailleurs pas sans convaincre les responsables aériens de l'aspect essentiel de l'aviation comme vecteur de l'arme nucléaire. Ce qui est certain, c'est que l'armée de l'Air connaît de véritables évolutions. Notamment en adoptant un nouveau modèle au cours des années 1960. Deux officiers généraux sont alors à l'œuvre. Tout d'abord, le général Paul Stehlin organise l'armée de l'Air en grands commandements spécialisés, parmi lesquels figurent les Forces aériennes stratégiques (FAS), dès 1964 – l'armée de l'Air est précurseur au sein des armées françaises en matière d'armement nucléaire puisque les Forces océaniques stratégiques (FOST), leur équivalent dans la Marine nationale, ne verront le jour qu'en 1972. La création des FAS sonne l'arrivée dans les forces du

Mirage IV, armé de la bombe AN-11 et accompagné du ravitailleur Boeing KC-135. Appareils qui prendront l'alerte nucléaire pour la première fois le 8 octobre 1964. Cette même année marque l'avènement d'une posture permanente de sûreté Air (PPS-A) française qui œuvrera sans discontinuer à la préservation de la souveraineté du territoire national. « *L'acquisition de l'arme nucléaire contribue réellement à la reconnaissance de l'armée de l'Air, en France comme de par le monde. C'est dans les années 1960 qu'elle s'émancipe réellement des forces de surface (Terre et Marine). Elle est désormais capable de mener des missions de manière autonome* », partage le commandant Christian. Le nouveau modèle adopté par l'armée de l'Air s'illustre aussi par les travaux du général André Martin, qui centre l'organisation de l'Institution autour des bases aériennes. Les emprises deviennent alors le premier échelon d'emploi de l'armée de l'Air – auparavant, l'emploi de l'arme aérienne ne dépendait que des régions aériennes, instaurées dès 1934. En marge de l'évolution des structures, l'armée de l'Air



est également particulièrement impliquée dans le premier programme spatial français – lancement du satellite français A-1, surnommé Astérix, depuis le Centre interarmées d'essais des engins spéciaux (CIEES), en 1965.

L'ENTRÉE DANS L'ÈRE DES OPEX

Les années 1960 marquent la fin de la décolonisation, mais également, pour les Aviateurs, l'avènement des opérations extérieures (OPEX). Dès février 1964, les moyens aériens français déployés en Afrique interviennent au Gabon, avortant une tentative de coup d'État. En parallèle, l'armée de l'Air poursuit sa modernisation: réception du C160 Transall à Orléans en 1967, tandis que les Jaguar et Mirage F1 arrivent dans les forces en 1973. Dans les années 1970-1980, les ailes françaises prennent part à des conflits asymétriques en Afrique, en Mauritanie (opération *Lamantin*, 1977) puis au Tchad (opérations *Limousin* en 1968, *Tacaud* en 1978 et *Manta* en 1983). La véritable bascule survient à la fin de la guerre froide, notamment en 1991 avec le déclenchement de la guerre du Golfe. C'est un changement culturel: pour la première fois, les avions français sont insérés dans de grandes coalitions internationales, menées par les États-Unis. Durant cette période, l'armée de l'Air est pleinement intégrée aux états-majors et centres de commandement américains. C'est également le cas

en Bosnie et au Kosovo, conflit au cours duquel l'armée de l'Air mettra en œuvre ses premiers drones moyenne altitude longue endurance (MALE) RQ-5 Hunter – ils seront supplantés par le EADS Harfang (2008) et le MQ-9 Reaper, adopté en 2014 puis armé

Les ailes françaises prennent part à des conflits asymétriques

en 2019. Après les attentats du 11 septembre 2001, les Aviateurs français sont déployés en Afghanistan. Des Mirage 2000 D sont envoyés à Manas et participent aux opérations dès le mois d'octobre. Désormais rodée à la coopération avec les États-Unis, la France regagne, en 2009, le commandement intégré de l'OTAN. Celui-là même qu'elle avait quitté près de 40 ans auparavant, sous la présidence du général de Gaulle. Cette même année, l'armée de l'Air voit l'un de ses Aviateurs, le général Stéphane Abrial, devenir le premier militaire français commandant allié transformation (SACT) de l'OTAN, à Norfolk. Si en 2011 la France se voit engagée dans l'opération *Harmattan*, dans le cadre de la guerre civile libyenne, la décennie est particulièrement marquée par la lutte contre le terrorisme. En témoigne le lancement des opérations *Serval* (2013) puis *Barkhane* (2014) en bande sahélo-saharienne (BSS) et *Chammal* (2014) au Levant.

ON N'ARRÊTE PAS L'HISTOIRE

En 2014, c'est la rupture. « Avec l'annexion de la Crimée par la Russie, les choses commencent à changer. Nous avons le retour d'une menace conventionnelle en Europe. Cela aura des conséquences. L'augmentation des crédits alloués à la défense contribuera à la remontée en puissance progressive de l'armée de l'Air. Du fait de notre appartenance à l'OTAN, cela confirme aussi la nécessité de notre participation aux missions de réassurance dans les pays Baltes », précise Jérôme de Lespinois. En 2018, Florence Parly, alors ministre des Armées, dénonce par voie de presse l'espionnage du satellite militaire franco-italien Athena-Fidus par le satellite russe Louch-Olymp, survenu un an auparavant. En résulte



Réception d'un des premiers Jaguar à Saint-Dizier par la 7^e escadre de chasse en 1973.

Les commandos parachutistes de l'air sont créés lors du conflit en Algérie.

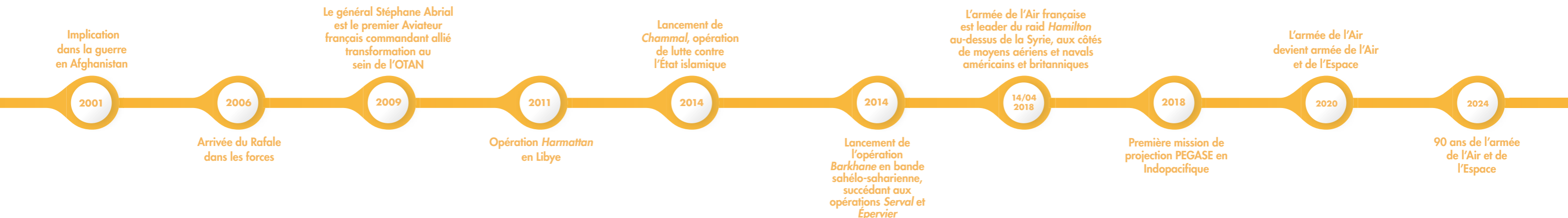


la création d'un Commandement de l'espace (CDE) au sein de l'armée de l'Air en 2019, entité à vocation interarmées succédant au Commandement interarmées de l'espace (CIE), opérationnel depuis 2010. L'extension de la troisième dimension à l'espace exo-atmosphérique n'a rien d'anecdotique. Cette évolution logique, déjà imaginée par le général Stehlin au début des années 1960, donne lieu à la transformation de l'armée de l'Air en armée de l'Air et de l'Espace, le 11 septembre 2020. Moins de deux ans plus tard, le 24 février 2022, une nouvelle page de l'histoire se tourne lorsque la fédération de Russie entame son invasion de l'Ukraine. S'ensuivra le déploiement réactif des moyens aériens français sur le flanc est de l'OTAN.

Si l'avenir n'est pas encore écrit, une chose est certaine: les Aviateurs demeurent, aujourd'hui comme hier, unis pour FAIRE FACE. Parce qu'au final, « tant que l'on n'a pas tout donné, on n'a rien donné ». ■ T.H.



Le Rafale est, aujourd'hui, le vecteur aérien dédié à la composante aérienne de la dissuasion nucléaire.



Les Puma de l'escadron de transport 88 assurent en permanence la mission de recherche et sauvetage sur le territoire djiboutien.

À la croisée de l'Afrique et du Moyen-Orient, les Aviateurs engagés sur la base aérienne 188 opèrent et coopèrent depuis les terres djiboutiennes. En mesure d'intervenir sous faible préavis, ils protègent l'espace aérien, sauvent des vies et contribuent à la stabilité régionale. Ensemble, ils font face !

Par le **lieutenant Mathilde Lasserre**

5 597 kilomètres les séparent de l'hexagone Balard, point névralgique des armées françaises à Paris. Les Forces françaises stationnées à Djibouti (FFDJ) engagent en permanence près de 1 500 militaires, Aviateurs, marins et soldats, dans la corne de l'Afrique. De nombreux pays y ont une empreinte militaire notamment les États-Unis, la Chine, l'Espagne, l'Italie et le Japon. Bordée par la mer Rouge, la République de Djibouti est un point stratégique du globe. Une trentaine de kilomètres séparent ses terres du Moyen-Orient : c'est le détroit de Bab-el-Mandeb, corridor maritime essentiel pour le commerce, au cœur de l'actualité. Indépendante depuis 1977, la République de Djibouti n'a cessé d'entretenir son amitié avec la France et ses forces armées depuis plus de 130 ans. Encadrée par un accord bilatéral, le traité de coopération en matière de défense, la présence des FFDJ en témoigne.

C'est ainsi que l'armée de l'Air et de l'Espace (AAE) déploie en permanence près de 350 Aviateurs sur sa plus grande base opérationnelle située en dehors des frontières françaises : la base aérienne 188 « Colonel Émile Massart ». Colocalisée avec l'aéroport international de Djibouti (AID), elle hérite d'une présence continue de l'aviation militaire française, arrivée sur le territoire dans les années 1930. À elle seule, la base aérienne 188 regroupe les flottes chasse (quatre Mirage 2000-5), transport (un Casa) et hélicoptère (trois Puma), ce qui en fait sa particularité. « Véritable outil de combat de l'AAE, la base aérienne 188 offre un éventail de capacités aux FFDJ afin d'anticiper, de prévenir, d'intervenir et de protéger en cas de crise (NDLR : politique, sociale, écologique, humanitaire, sanitaire...) dans la région. C'est aussi un point d'accès privilégié vers l'Indopacifique comme en témoignent les missions de projection Pégase par exemple », indique le colonel Fabien Coulibaly, à la tête de la base aérienne depuis juillet 2022. Pour assurer ces prérogatives, le Centre de coordination des opérations aériennes (CCOA), unité unique dans l'AAE, fait le trait d'union entre les besoins exprimés notamment par l'état-major interarmées (EMIA) et les unités navigantes de la base. « En collaboration étroite avec la direction des vols, nous sommes aussi en mesure de prévenir et de gérer les moyens en cas d'incident : déroutement, éjection, crash... », précise le lieutenant

DJIBOUTI

OUTIL DE COMBAT DANS LA CORNE DE L'AFRIQUE



Les commandos du CPA 10 sont prêts à embarquer à bord d'un Puma de l'escadron de transport «Larzac» pour un entraînement d'aérocordage.

Mathieu, officier de planification et de conduite des opérations aériennes (PCOA) au CCOA. Perchés dans un bâtiment à peine moins haut que la tour de contrôle de l'aéroport, les Aviateurs du CCOA coordonnent et conduisent les missions d'entraînement et opérationnelles qui sont menées dans l'espace aérien djiboutien « Bien que Djibouti soit un état souverain, la France tient une position particulière dans la gestion de son espace aérien. De fait, par le biais d'un air space coordination order (ordre de coordination de l'espace aérien), nous collectons les besoins aériens de nos alliés pour assurer une sécurité maximale », explique le lieutenant. Pour cela, le CCOA entretient un dialogue constant avec les différents acteurs de la plateforme, dont tout particulièrement avec les deux escadrons français.

« Une des missions premières de la base aérienne 188, c'est la contribution à la défense aérienne, mission structurante en vertu du traité qui nous lie à la République de Djibouti », déclare le colonel Fabien Coulibaly, commandant la base aérienne. La police du ciel, aussi appelée posture permanente de sûreté aérienne (PPSA), est assurée par l'escadron de chasse 3/11 « Corse », équipé depuis 2011 de quatre Mirage 2000-5. « Au moyen de nos avions armés de missiles air-air Mica, nous protégeons l'espace aérien djiboutien de toute potentielle intrusion, 24h/24, 7 jours/7 », commente le commandant Julien, commandant de l'escadron de chasse. Ses hommes tiennent aussi une astreinte « SuCAP » (Surface Counter Air Patrol). « Les missions que l'on appelle SuCAP consistent à protéger les bâtiments de surface naviguant en mer Rouge et dans le golfe d'Aden contre tout objet volant », souligne l'un d'entre eux. Ces menaces

aériennes sont détectées par les contrôleurs de défense aérienne du centre militaire de contrôle (CMC) basé dans la tour de contrôle de l'aéroport international. Le rythme opérationnel est dense, mais les pilotes n'en oublient pas l'entraînement. « Les Mirage 2000-5 ne sont pas connus pour cela, mais les campagnes de tir air-sol sur le champ de tir de Koron sont l'un des exercices faisant partie de notre quotidien », ajoute le commandant Julien. « Les FFDJ sont aussi en charge des opérations de recherche et sauvetage », reprend le commandant de la base aérienne. Ainsi, les trois hélicoptères Puma de

Le terrain djiboutien constitue une vaste zone d'entraînement

l'escadron de transport 88 «Larzac» assurent cette mission au profit des populations françaises et djiboutiennes (cf. pages 50 et 51). « Nous pouvons aussi être amenés à faire des évacuations sanitaires (Évasan). Nous y prenons part avec parfois les Puma du détachement de l'aviation légère de l'armée de Terre soutenus par la base », précise le capitaine Sébastien, pilote d'hélicoptère. De façon plus régulière, les équipages mettent à profit des autres unités leurs moyens et compétences. « Nous exerçons les commandos à l'aérocordage, les médecins et les démineurs à l'hélitreuilage... » En parallèle, le Casa du même escadron offre une capacité de projection de personnels et de moyens dans la région. Cet avion de transport tactique peut transporter jusqu'à cinq tonnes de fret sur les pistes les plus sommaires. Sans se poser, les équipages peuvent aussi larguer parachutistes et petits colis sur des zones reculées. « Le terrain djiboutien constitue tant pour la chasse que pour le transport ou les hélicoptères, une zone d'entraînement vaste. Les restrictions (comme la densité du trafic aérien) différent des conditions rencontrées dans l'hexagone », affirme l'un des pilotes. Un environnement opérationnel favorable qui, tout de même, met à rude épreuve les

LE SAVIEZ-VOUS ?

Les valons de Djibouti permettent aux Aviateurs de mener des vols en dessous du niveau de la mer. Situé à 155 mètres en dessous du niveau de la mer, le lac Assal est le point le plus bas d'Afrique. Nous appelons ces vols, les vols hypothalassiques.

Tour avion d'un Mirage 2000-5F.



Maintenance d'un des trois Puma.



Retour de mission du Casa.



BILAN DE L'ANNÉE 2023

1 300 heures de vol pour les 4 Mirage 2000-5

350 heures de vol pour les 3 Puma dont 7 évacuations sanitaires

400 heures de vol pour le Casa

333 mouvements d'aéronefs dont 1 300 tonnes de fret et de bagages traités par l'escale

129 interventions des démineurs soit 2 tonnes de munitions détruites

330 interventions des pompiers



huit aéronefs de la base. Afin d'éviter un vieillissement prématuré du matériel, les mécaniciens luttent au quotidien contre les effets de la nature (soleil, salinité, humidité, sable...). «*Nous faisons de la maintenance préventive et un entretien poussé afin de mettre à disposition des FFDJ le nombre de machines demandées pour répondre aux contrats opérationnels*», explique le commandant David, chef des services techniques de l'escadron de transport 88.

«*Nous coopérons au quotidien avec notre hôte djiboutien. Que ce soit lors d'exercices bilatéraux ou de périodes d'instruction, nous avons créé un lien de confiance avec les forces armées djiboutiennes, ainsi qu'avec leurs forces de sécurité intérieures*», confie le colonel Fabien Coulibaly, commandant de la base aérienne 188. Dans ce cadre, les maîtres-chiens de l'escadron de protection (EP), les pompiers de l'escadron de sécurité incendie et de sauvetage (ESIS) et les démineurs du groupe d'intervention NEDEX (GrIN) effectuent régulièrement des formations aux côtés de leurs homologues djiboutiens. «*Nous conseillons les membres du RAID djiboutien notamment sur les procédures d'emploi des équipes cynophiles et nous leur apportons nos connaissances dans le domaine*

«*Nous coopérons au quotidien avec notre hôte djiboutien*»

de l'aide à la recherche et à la détection de stupéfiants et d'explosifs», explique l'adjudant-chef Yoann, à la tête des équipes cynophiles. Intimement liés à ce domaine d'emploi, les démineurs du GrIN interviennent aussi lors de formations EOR (*explosive ordnance reconnaissance*), «*c'est-à-dire, les techniques de détection et d'identification d'explosifs*».

Vous l'aurez compris, la base aérienne 188 «Colonel Émile Massart» est au cœur de l'actualité. En avril 2023, elle s'était illustrée lors de l'opération *Sagittaire*, évacuation de plus de 500 ressortissants menée entre Djibouti et Khartoum, capitale du Soudan. Trois A400M Atlas, un C-130 Hercules, 30 tonnes de fret et 150 militaires avaient alors transité par la base aérienne 188, avec l'appui de ses Mirage 2000-5. «*Collectivement AIR: aguerri, impacant, robuste*», une devise qui incarne la dynamique dans laquelle s'inscrit la base aérienne 188. ■



Les démineurs du GrIN interviennent lors de formations à la détection et à la neutralisation d'explosifs.



Briefing d'un équipage Puma.

Le mécanicien navigant observe l'environnement en contact radio avec les pilotes.



Les pompiers de l'escadron de sécurité incendie et de sauvetage situé sur l'aéroport international de Djibouti.



Les pompiers de l'escadron de sécurité incendie et de sauvetage situé sur l'aéroport international de Djibouti.

OPÉRATION DE SAUVETAGE

LE « LARZAC » AUX CÔTÉS DES SECOURS DJIBOUTIENS, EN RENFORT DE LA POPULATION

Le 28 mars 2024, la République de Djibouti a été frappée par de graves inondations. Un Puma de l'escadron de transport 88 «Larzac» a été engagé sur une mission de recherche et sauvetage au profit d'une vingtaine de Djiboutiens pris par les eaux. Récit.

28 mars 2024, début de matinée. Les mécaniciens de l'escadron de transport 88 «Larzac» terminent une opération de maintenance sur un de leurs hélicoptères Puma. Les derniers boulons sont serrés, un équipage prend le relais pour finaliser la réparation par un vol de contrôle: il s'agit maintenant d'observer les mouvements de la voilure afin de faire les derniers ajustements. Ce jour-là, le temps n'est pas clément: des pluies torrentielles s'abattent sur les terres arides de Djibouti. Les oueds se gorgent rapidement d'eau, c'est le chaos.

Au retour du vol, l'équipage survole les inondations et constate l'ampleur des dégâts. Les yeux rivés sur la verrière du cockpit, l'un des pilotes aperçoit un bus retourné au beau milieu d'un torrent, dans l'oued d'Ambouli. Accrochés à ses essieux, une vingtaine de passagers désespérés. «*Sans une once d'hésitation, l'équipage nous rend*

compte de la situation que nous exposons ensuite à l'état-major interarmées (EMIA), explique le lieutenant Mathieu, officier de planification et de conduite des opérations aériennes (PCOA) au sein du Centre de coordination des opérations aériennes (CCOA). Une fois l'ordre d'intervenir obtenu et suite à une demande de soutien exprimée par les autorités djiboutiennes, nous avons activé toute la chaîne d'alerte: les mécaniciens pour le montage d'un treuil sur le Puma, les pompiers de l'ESIS pour l'envoi de renfort terrestre ou encore, l'équipage d'alerte.» Au plus vite, l'adjudant-chef Alexandre, mécanicien navigant, prépare les performances de l'hélicoptère Puma: quantité de carburant, configuration de la soute selon la nature des victimes, vérification du treuil... Au même moment, les deux sauveteurs plongeurs héliportés engagés sur la mission rassemblent leur matériel. «*Le commandant de bord m'a appelé pour m'alerter de notre déploiement sur des inondations. Nous sommes très*

rapidement arrivés sur la zone où nous avons entamé une phase de recherche pour identifier le bus depuis les portes latérales de l'appareil qui étaient ouvertes», indique le major Régis, sauveteur plongeur héliporté. Malheureusement, du fait de la puissance des eaux, l'habitacle du bus a vite disparu. «*Les victimes se tenaient tant bien que mal à des amas de végétaux, avec de l'eau à mi-torse*», détaille le capitaine Sébastien, pilote de Puma. «*Nous décidons alors d'hélicoptériser les premières personnes par brassière*», ajoute le major Régis. Accompagné d'un sauveteur plongeur et mis en œuvre par un mécanicien navigant, ce procédé permet de sécuriser puis d'évacuer une victime en urgence. Grâce à la formation d'un monticule de terre dans l'oued, le Puma a aussi pu faire un «appui» (posé d'une seule roue au sol) pour embarquer les accidentés restants.

Le sauvetage sur la zone a duré plus de deux heures. Aux côtés des services de secours djiboutiens, les

pompiers et les gendarmes de la base aérienne 188 étaient en appui sol. Régulièrement, les unités de secours françaises et djiboutiennes travaillent ensemble lors de formations, d'exercices ou d'interventions. «*Nous avons d'abord sécurisé la zone de dépôt des victimes qui se trouvait au bord d'une route du centre-ville. Nous avons réceptionné les personnes à bord du Puma avec plusieurs de nos ambulances*», ajoute le major Franck, commandant de l'escadron de sécurité incendie et de sauvetage (ESIS). Grâce à l'intervention des Forces françaises stationnées à Djibouti (FFDJ), les personnes présentes à bord du bus s'en sont sorties saines et sauvées: 19 personnes ont été secourues, par hélicoptère ou par posé.

«*Sauver des vies, c'est l'essence même de notre engagement*», confie le major Régis, sauveteur plongeur. «*C'est toujours une grande fierté pour nous de sauver des vies humaines*», reprend l'adjudant-chef Alexandre, mécanicien navigant. ■

«*Sauver des vies, l'essence même de notre engagement*»

LES GROUPES LOURDS

LES GROUPES DE BOMBARDEMENT FRANÇAIS DE LA ROYAL AIR FORCE



Un Halifax du groupe lourd « Guyenne » en vol.

En 1943, les groupes de bombardement français GB II/23 « Guyenne » et I/25 « Tunisie » sont affectés en Angleterre pour combattre aux côtés de la *Royal Air Force* (RAF). Les aviateurs français participent ainsi aux campagnes de bombardement au-dessus de l'Europe. Ces deux unités prestigieuses, dénommées « groupes lourds », sont, encore aujourd'hui, un émouvant témoignage de l'amitié franco-britannique.

Par l'adjutant-chef Jean-Paul Talimi, rédacteur au CESA

La 25^e escadre de bombardement est créée en janvier 1936. Elle est alors l'héritière des escadrilles B 101 et B 102 de la Première Guerre mondiale, spécialisées dans la lutte anti-sous-marine. En 1940, elle reste stationnée en Tunisie à Bizerte Sidi-Ahmed et ne participe pas à la bataille de France. Après la signature de l'armistice, son activité est fortement limitée.

En novembre 1942, durant l'opération *Torch*, la 25^e escadre est mise en alerte pour repousser les forces de débarquement anglo-américaines sans pour autant participer aux combats. Le 1^{er} janvier 1943, elle est dissoute tandis que ses personnels sont répartis dans deux nouvelles unités : le GB II/23 « Guyenne » et le GB I/25. Ces derniers accueillent également des volontaires – militaires d'active ou de réserve, anciens pilotes d'Air France – venus de la France occupée en passant par l'Espagne.

Aux commandes de leurs Lioré et Olivier LeO.451 ou Bloch MB.210, les pilotes français sont d'abord cantonnés à des missions de transport de munitions débarquées dans les ports du Maroc pour être acheminées en soutien des troupes alliées qui combattent en Tunisie. Toutefois, le commandant Vigouroux, chef du GB I/25, obtient l'autorisation du *North Tactical Air Force*

© B. L.

Une bombe de 1 000 kg en cours de chargement.



américain de participer à des missions de guerre. Le 24 février 1943, les bombardiers français réalisent une première attaque contre les bases de l'Afrikakorps situées à Sidi Hamed et Marsa. Le 7 mai 1943, la ville de Tunis est libérée. Pour célébrer cet événement, le GB I/25 est baptisé « Tunisie ».

Le courage des équipages français convainc l'état-major anglais de muter ces deux unités en Europe pour intégrer la RAF. Ainsi, le 28 septembre 1943, l'ensemble du personnel français embarque sur un paquebot à destination de Liverpool. Le 7 octobre, les aviateurs qui débarquent en Angleterre sont dispersés dans les écoles de la RAF en fonction de leurs spécialités : les pilotes sont dirigés vers la base de Longtown, les opérateurs radio à Madley, les mécaniciens à Saint Athan.

Après leur formation, les équipages, à l'exception des mécaniciens, sont regroupés au sein du 20 Advanced Flying Unit de Lossiemouth en Écosse où ils s'entraînent à voler en formation. Ils effectuent ensuite un stage de *battle course* lors duquel

à la réparation et à l'entretien du bombardier géant Handley Page Halifax.

L'ensemble des personnels des GB II/23 « Guyenne » et I/25 « Tunisie » rejoint enfin la base d'Elvington située non loin de la ville d'York dans le nord de l'Angleterre. Cette dernière est rattachée au 4 Group du Bomber Command qui se compose de trois bases aériennes, elles-mêmes divisées en neuf stations qui accueillent un total de 13 Squadrons. En mars 1944, la station d'Elvington forte de 2000 hommes est commandée par le colonel français Paul Bailly. Le groupe « Guyenne » est dirigé par le lieutenant-colonel Venot puis, en septembre 1944, par le commandant Puget. Pour sa part, le « Tunisie » est commandé par le lieutenant-colonel Vigouroux jusqu'en mars 1945, date à laquelle il est remplacé par le commandant Hoquetis. Le GB II/23 « Guyenne » et le GB I/25 « Tunisie » sont rebaptisés respectivement 346 Squadron et 347 Squadron.

Sur la station d'Elvington, les équipages français vivent alors

« Le vrai courage consiste, dans le dur métier que nous faisons, à dominer sa peur pour donner aux autres le courage. »

Commandant Puget, chef du « Guyenne »

ils s'initient aux techniques d'évasion et de camouflage. Au terme de leurs différents apprentissages, les aviateurs français rejoignent en mai 1944 la base de Rutford, où ils retrouvent les mécaniciens qui se familiarisent depuis plusieurs semaines

au gré des aléas des missions. À chaque alerte, les mécaniciens chargent les bombes tandis que les équipages écoutent les briefings. Cependant, la météo capricieuse sur l'Europe fait souvent capoter les missions. Il faut alors décharger les bombes et



Les aviateurs arborent les fanions du « Tunisie ».



Départ en mission de l'équipage du lieutenant Gonthier en 1945.



Un pilote et un mécanicien dans le cockpit du Halifax.

regagner les baraquements. Lors des périodes de repos, les Français fréquentent assidûment les *pubs* anglais au sein desquels ils mesurent toute la ferveur des Britanniques. Plusieurs années après la guerre, le Group Captain Leonard Cheshire – l'un des pilotes de la RAF les plus décorés du conflit – témoigne ainsi : « Adaptant leur mode de vie, ils gagnèrent rapidement le respect et l'affection de la population locale. Aujourd'hui encore, leur souvenir est vivace. Il s'est matérialisé par un monument érigé au cœur même du village, pieusement entretenu par les habitants et but de visites nombreuses et nostalgiques. Il devait parfois être difficile aux bombardiers de larguer leurs bombes sur leur sol natal. Néanmoins, leur résolution resta toujours la même. Quelle que soit la difficulté des missions qui leur étaient confiées, ils ne reculèrent jamais. »

Le « Guyenne » devient opérationnel le 1^{er} juin 1944. Dans la nuit du 5 au 6 juin, quatorze Halifax pilotés par des Français sont intégrés aux 300 autres de la RAF pour aller bombarder dans le Cotentin la batterie de canons lourds de Maisy. Pour sa part, la première mission de bombardement du « Tunisie » se déroule le 27 juin 1944. Durant celle-ci, treize équipages sont mobilisés pour détruire en Normandie les sites de lancement des fusées V1.

Les deux groupes lourds participent également à l'appui des troupes au sol lors de la réduction de la poche de Caen (juin-août 1944), puis au pilonnage des zones industrielles allemandes dans la région de la Ruhr.

À la fin de la Seconde Guerre mondiale, les groupes lourds totalisent 123 missions de bombardement en 2 500 sorties au cours desquelles ils auront largué 10 000 tonnes de bombes. Les pertes

françaises s'élèvent à 216 aviateurs et 21 appareils. Ces unités font l'objet de trois citations à l'ordre de l'armée et obtiennent le droit de porter la fourragère aux couleurs de la croix de guerre 39-45. Ils gagnent surtout le respect de leurs camarades avia-

Malgré les difficultés des missions, ils ne reculèrent jamais

teurs britanniques qui sera le ciment d'une longue amitié entre les deux pays. Le colonel Robert Nicaise, navigateur radio au « Guyenne », se souvient : « Les Français d'Elvington sentaient monter en eux le regret du pays natal [...]. Mais, en dépit de cette nostalgie, pas un seul d'entre eux ne songe à l'Angleterre sans une immense reconnaissance. Pas un de ces exilés qui n'ait inscrit à son compte de gratitude personnelle un trait d'hospitalité, une rencontre, un accueil, cent détails de générosité constante, minutieuse, sans arrière-pensée, sans défaillance, L'Angleterre en guerre ouvrit ses bras tout grands à ces volontaires, et jamais ils ne l'oublieront. »

En octobre 1945, les 346 Squadron et 347 Squadron sont dissous. Les équipages rentrent en France et sont affectés au sein de l'armée de l'Air. Les GB II/23 « Guyenne » et I/25 « Tunisie » stationnent alors sur la base aérienne de Bordeaux-Mérignac. En guise de remerciement, la RAF confiera à la France les Halifax des anciens Squadrons français. ■



BEAU LIVRE
LES PLUS BELLES PHOTOS
 Un voyage en images pour rencontrer les Aviateurs, leurs aéronefs, leurs missions et leurs valeurs. L'occasion de célébrer 90 ans au service de la France et des Français. Au travers de ces clichés, l'ensemble des Aviateurs, leur technicité et leur audace, qui font l'essence de l'armée de l'Air et de l'Espace, sont mis en lumière.

*Œuvre collective du SIRPAAE;
 Éditions Pierre de Taillac;
 Prix: 19,90 €*



ESSAI
RÉVOLUTIONS SPATIALES
 Dans notre quotidien, l'utilisation des données spatiales est omniprésente. Ces systèmes spatiaux sont devenus indispensables à tous les niveaux, en politique ou dans les opérations militaires. Dans cet essai, Philippe Steiningier apporte un aperçu des enjeux spatiaux et suscite une réflexion approfondie sur la notion de puissance spatiale.

*Par Philippe Steiningier;
 Éditions de L'Archipel;
 Prix: 22 €*



HISTOIRE
PAROLES D'AVIATEURS
 60 témoignages inédits permettent de (re) découvrir l'histoire de l'armée de l'Air et de l'Espace comme jamais auparavant: à hauteur d'hommes. Les récits de Roland Garros, Joséphine Baker, Antoine de Saint-Exupéry et bien d'autres sont entremêlés de photographies et de magnifiques tableaux des peintres de l'air et de l'espace.

*Œuvre collective;
 Sous la direction de Jérôme de Lespinois;
 Éditions Pierre de Taillac;
 Prix: 19,90 €*

PHOTO MODIFIÉE

JEU

PHOTO ORIGINALE



TROUVEZ LES 7 ERREURS SUR LE MIRAGE

Être acteur de sa santé grâce à l'activité physique et sportive

Une activité physique, régulière et adaptée, améliore l'état de santé, contribue à la prévention de nombreuses maladies et favorise une meilleure qualité de vie. La CNMSS participe à la promotion de la Grande Cause Nationale 2024 en adaptant les dispositifs nationaux valorisant le sport aux spécificités de la condition militaire.

SE RECONSTRUIRE PAR LE SPORT

La CNMSS propose des nouvelles solutions pour accompagner les militaires blessés dans leur reconstruction et leur réinsertion.

Elle a ainsi développé des partenariats avec le Centre national des sports de la Défense, dans le cadre du plan Blessés, comme avec la Direction générale de la Gendarmerie nationale, pour valoriser le dispositif de reconstruction des blessés par le sport.

La CNMSS prend également en charge des aménagements individuels permettant de faciliter l'activité physique. Il peut s'agir d'aides pour l'acquisition d'équipements sportifs ou le financement de séances de coaching. Elles sont accordées sur demande auprès de la Commission des secours et des prestations complémentaires.

BOUGER POUR PRÉSERVER SA SANTÉ

Tous les ressortissants CNMSS, militaires d'active, retraités ou ayants droit, peuvent bénéficier du dispositif Sport sur ordonnance s'ils sont reconnus en affection longue durée ou atteints d'une maladie chronique.

Dans ce cas, le médecin traitant peut prescrire une activité physique. L'objectif est d'améliorer l'état de santé général grâce à une pratique sportive régulière et adaptée autant aux capacités qu'à la pathologie du patient.

Pour plus d'informations sur ces aides, contactez la CNMSS.



ESCADRON DES SYSTÈMES D'INFORMATION ET DE COMMUNICATIONS AÉRONAUTIQUES (ESICAÉRO) 1J.116 « DOUBS »



Insigne homologué sous le numéro A1513 le 1er octobre 2019

Définition héraldique

« Foudre d'or posée en barre adextré d'une demi-roue dentée d'argent à la bordure intérieure composée de candide et de gueules, ouverte d'azur à deux fleurs de lys et sénestré d'une antenne radar du second métal ouverte d'azur et semée de billettes d'or à un lion du même, brochant, un vol aussi d'or terrassant le tout. »

Symbolique de l'insigne

L'insigne reprend des éléments propres à tous les ESICAéro : la demi-roue dentée, emblème des mécaniciens ; la demi-antenne radar, rappelle l'importance de l'unité vis-à-vis de la mission aérienne ; le foudre (éclair) central pour la mission SIC (transmission des données) ; les ailes stylisées pour l'armée de l'Air. À ces quatre éléments s'ajoutent des symboles forts de l'implantation géographique de l'unité : L'ESICAéro de Luxeuil dispose de deux antennes : l'ASICAéro de Servance, implanté, comme lui en Franche-Comté et l'ASICAéro de Dijon, implanté en Bourgogne. C'est la raison pour laquelle les éléments symboliques de « Nouvelle Bourgogne » figurent sur le flanc dextre et ceux de Franche-Comté figurent sur le flanc senestre.

Lieu de stationnement

Base aérienne 116 de Luxeuil.



Complétez votre collection sous réserve du stock disponible.



Coupon d'abonnement

Nom : _____

Prénom : _____

Adresse : _____

Code postal : _____

Ville : _____

Téléphone : _____

E-mail : _____

Signature : _____

TARIFS (frais de port inclus)	
1 an (10 n°)	<input type="checkbox"/> 34 €
	<input type="checkbox"/> 30,40 € (tarif spécial)*
2 ans (20 n°)	<input type="checkbox"/> 61 €
	<input type="checkbox"/> 51,40 € (tarif spécial)*

Abonnement par internet



<https://imagesdefense.gouv.fr/fr/boutique/magazines.html>

Règlement par chèque à l'ordre de l'agent comptable de l'ECPAD.

À retourner à l'ECPAD - Service abonnements - 2/8 rue du Fort d'Ivry - 94 205 Ivry-sur-Seine CEDEX.

Vente au numéro : contacter l'ECPAD au 01 49 60 52 44 ou à routage-abonnement@ecpad.fr

* Le tarif spécial est réservé aux personnels et organismes de la défense, anciens militaires et aux moins de 25 ans. Il est conditionné à l'envoi d'un justificatif par le bénéficiaire.

Les enfants
viennent plus vite
que les galons.



Solidarm vous accompagne dès le début de
votre carrière, et dès que votre famille s'agrandit.

La mutuelle sociale
des forces armées

SANTÉ · PRÉVOYANCE · ASSURANCE · RETRAITE

**VOS
VALEURS
NOUS
ENGAGENT**



agpm.fr



AGPM Assurances - Société d'assurance mutuelle à cotisations variables régie par le Code des assurances - SIRET 312 786 163 00013 APE 6512Z

AGPM Vie - Société d'assurance mutuelle à cotisations fixes régie par le Code des assurances SIRET 330 220 419 00015 APE 6511Z - Rue Nicolas Appert, 83086 TOULON CEDEX 9

A24C002 • novembre 2023 • © ECPAD

Groupe **AGPM**

SANTÉ · PRÉVOYANCE · ASSURANCE · RETRAITE

Assureur distributeur des offres
sélectionnées par **Tégo**