

100 ANS DE LA BASE AÉRIENNE 120 DE CAZAUX

MEETING AÉRIEN

EXCEPTIONNEL ET HISTORIQUE



Le 21 et 22 juin 2014

Dossier de presse



ARMÉE DE L'AIR
1934 **80** 2014
ans



www.80ans-armeedelair.fr





« Dans la vie il n’y a pas de solutions. Il y a des forces en marche : il faut les créer et les solutions suivent » *Vol de nuit - Antoine de Saint-Exupéry*

†	I. Présentation de la base aérienne 120 « Commandant Marzac » Cazaux	p.3
†	II. Focus sur l’industrie de Défense aéronautique	p.7
†	III. Focus sur Dassault Aviation	p.8
†	IV. Le plan stratégique Unis pour « Faire Face » par le chef d’état-major de l’armée de l’air	p.11
†	V. Présentation des 80 ans de l’armée de l’air	p.15
†	VI. Les dates clés de l’armée de l’air	p.16
†	VII. Calendrier des évènements	p.17
†	VIII. Programme du meeting	p.18
†	IX. Plateau aérien	p.20
†	X. Les évènements fils rouges du meeting	p.23
†	XI. Tableau Entry Forces	p.25
†	XII. Tableau des Forces Aériennes Stratégiques (FAS)	p.27
†	XIII. Tableau de la Posture Permanente de Sûreté (PPS)	p.29
†	XIV. Tableau de la Recherche et Sauvetage au combat (RESCo)	p.31
†	XV. Tableau de la Coopération	p.34
†	XVI. Tableau de la Formation	p.36
†	XVII. Biographie Général d’armée aérienne Denis Mercier, Chef d’Etat Major de l’armée de l’air	p.39
†	XVIII. Biographie Colonel Laurent Thiébaud, Commandant de la base aérienne 120, Commandant de la base de Défense de Cazaux	p.40
†	XIX. Biographie Général Valérie André et Capitaine Claire Merouze	p.41
†	XX. La Région Aquitaine et l’industrie aéronautique de défense	p.42
†	XXI. Présentation de la Teste de Buch	p.46
†	XXII. Les mécènes du meeting	p.47
†	XXIII. Infos pratiques	p.48
†	XXIV. Programme	p.49
†	XXV. Plan du meeting	p.50

I. La base aérienne 120 « Commandant Marzac » Cazaux



Présente sur la commune de La Teste de Buch depuis 1914, la base aérienne 120 de Cazaux (BA 120) est la plus grande base aérienne de l'armée de l'air par sa superficie, forte d'un effectif d'environ 2 120 officiers, sous-officiers, militaires du rang et personnel civil.

Le site de Cazaux est choisi en 1913 par le capitaine Marzac dans le but d'y créer le premier centre d'entraînement au tir aérien, notamment pour la proximité de son lac qui doit permettre la circulation des cibles et l'amerrissage des hydravions. Les premiers travaux sont entrepris en 1914.

La mission d'entraînement au tir aérien restera le fil rouge tout au long de l'histoire de cette base qui célèbre son centenaire.

La BA 120 est aujourd'hui une base opérationnelle aux missions très diversifiées.

I. Une base aérienne opérationnelle

Engagée en permanence dans la mission de protection...

L'Escadron d'Hélicoptères EH 1/67 « Pyrénées » et le Centre médical des armées (CMA) de Cazaux assurent avec un hélicoptère « PUMA » l'alerte permanente SAR (*search and rescue*) tenue H24 au profit de l'aviation civile et militaire (missions de service public relevant du ministère des Transports). Les évacuations sanitaires aériennes et le secours aux populations en cas d'évènement particulier ou de catastrophes naturelles font également partie des savoir-faire de la base aérienne 120.

Stationnée depuis 1992 sur la BA 120, le **Groupe instruction du commandement des forces aériennes de la gendarmerie nationale (GI-CFAGN)**, effectuée également au profit du ministère de l'Intérieur des missions de secours et de police.

...et prête à intervenir immédiatement

Trois unités répondent à des contrats opérationnels d'intervention dans les missions :

- ✦ **de RESCO** (recherche et sauvetage au combat) par l'EH 1/67 « Pyrénées »
- ✦ **d'intervention face aux menaces NRBC** (nucléaire radiologique, biologique et chimique) par le Groupe d'intervention NRBC du CFTSAA (Centre de formation des techniciens à la sécurité de l'armée de l'air)
- ✦ **de recherche et destruction d'explosifs** par le Groupe régional d'intervention NEDEX (GRIN)

Un peu d'histoire...

La base aérienne fête ses 100 ans !

Le capitaine Marzac choisit, en 1913, le site de Cazaux, notamment pour la proximité de son lac, qui doit permettre la circulation des cibles et l'amerrissage des hydravions. Les travaux d'aménagement sont entrepris début 1914.

12 août 1915 : création de « l'Ecole de tir aérien »

En 1945, à la libération : développement de l'Ecole des Mitrailleurs Navigateurs Bombardiers. Puis, en 1946, les premières formations sont assurées au profit des pompiers de l'air.

En 1948 : installation du Centre d'essais en vol (CEV) de Brétigny pour mener des campagnes d'essais des armements aériens.

1^{er} août 1962 : la Base-École devient la BA 120. Cette même année voit l'arrivée d'un détachement permanent d'hélicoptères de l'Escadron d'hélicoptères 01/68 qui deviendra l'EH 01/067 « Pyrénées ».

En 1963 : arrivée de l'escadron de chasse 1/7 « Nice » équipé de *Mystère IV* qui donnera naissance un an plus tard à la 8^e Escadre de chasse qui deviendra l'Escadre de transition opérationnelle (ETO) en 1995, équipée d'*Alphajet*.

1^{er} décembre 1964 : création de l'escadron de bombardement 2/91 « Bretagne » équipé du *Mirage IV*. Il participera à la force de dissuasion nucléaire française jusqu'à sa dissolution en 1996.

1971 : implantation d'une annexe du Centre d'expériences aériennes militaires (CEAM) chargée des essais d'armement.

Juin 1988 : installation de l'escadron 150 de la République de Singapour, équipé d'A4 *Skyhawks*, pour conduire la formation des pilotes de chasse singapouriens.

Septembre 2004 : lancement du processus de fusion des formations des pilotes belges et français. L'AJeTS (*Advanced Jet Training School*) est créée.



© Armée de l'air - Un Puma de l'EH 1/67 « Pyrénées » de la BA 120 en alerte SAR (Recherche et sauvetage) porte secours à un cargo échoué à Anglet - 5 février 2014

Elle bénéficie d'un environnement exceptionnel pour l'entraînement des forces et pour la formation des personnels, socle des capacités opérationnelles de l'armée de l'air :

- ✦ grâce à la proximité d'espaces aériens disponibles pour effectuer la préparation opérationnelle des équipages (de la haute à la basse altitude, sur terre et en mer) ;
- ✦ à la proximité de deux champs de tirs aériens ;
- ✦ à sa situation en zone peu urbanisée, au cœur d'un environnement sylvoicole ;
- ✦ **à son emprise de 2 200 ha sur une partie du lac de Cazaux propice à la conduite d'activités nautiques, ainsi que la proximité de l'océan ;**
- ✦ à sa vaste emprise foncière terrestre s'étendant sur 3 400 hectares, présentant un fort potentiel de densification



© DR - Vue de la base aérienne 120 de Cazaux

Cet environnement très favorable est mis à profit pour la formation :

- † des équipages chasse de l'armée de l'air qui effectuent leur dernière phase de formation avant leur arrivée en unité de combat au sein de **l'École de transition opérationnelle 00.008 « René Mouchotte » sur Alphajet**
- † de tous les personnels navigants aux techniques de survie et de sauvetage au sein du **Centre de formation à la survie et au sauvetage (CFSS)**
- † des pompiers aéronautiques des forces armées (air, terre et mer confondus) au sein du **Centre de formation des techniciens de sécurité de l'armée de l'air 00.308 (CFTSAA)**

...et pour l'entraînement des forces aériennes

Installé idéalement au sein d'un triangle « forces spéciales » (Souges, Bayonne, Pau), sur une base aérienne opérationnelle, dans une région attractive, l'EH 1/67 « Pyrénées » est un OVIA qui regroupe depuis 10 ans les trois armées.

- † la préparation opérationnelle des équipages d'hélicoptères de **l'EH 1/67 « Pyrénées »**, souvent en commun avec les commandos de l'air du CPA30 (Commandos parachutistes de l'air)
- † l'accueil des campagnes de tir des escadrons de chasse français (missions de tirs réels sur le champ de tir de Captieux, et missions d'entraînement au combat dans les zones proches de Cazaux)
- † l'accueil d'unités extérieures dans le cadre d'exercices spécifiques (**exercice CJPRSC – Combined Joint Personnel Recovery Standardisation Course** – sur le thème de la recherche et sauvetage au combat organisé par le Groupe aérien européen – GAE, entraînement interministériel zonal NRBC...)
- † l'arrivée à l'été 2014 de **l'Escadron d'entraînement 2/2 « Côte d'Or »** doté d'Alphajet en provenance de Dijon. Cette unité assure le rôle de plastron pour toutes les unités aériennes opérationnelles de la défense, et participe à la formation et à l'entraînement des FAC (*Forward Air Controller*) en missions d'appui aérien de troupes au sol

II. Une base aérienne engagée dans la modernisation des capacités

Au travers de trois unités du Centre d'expériences aériennes militaires (CEAM) :

- † le **Centre d'expertise de l'armement embarqué (CEAE) 00.331**, créé le 1^{er} septembre 2009, est l'organe de l'instruction, de l'analyse et de l'expertise dans l'emploi de l'armement aérien
- † le **Centre d'expertise SN-NRBC** (créé le 1^{er} janvier 2013) est chargé des expérimentations liées aux domaines nucléaire, radiologique, biologique et chimique
- † l'Equipe de marque Hélicoptères est en charge de poursuivre l'expérimentation de **l'EC 725 « CARACAL »**

et avec la rénovation en cours du **Centre militaire de contrôle de Cazaux** qui sera opérationnel au **standard CLA 2000 à l'été 2014**.

III. Une base aérienne ouverte à de nombreux partenaires

Par sa vocation interarmées caractérisée :

- † par la présence de personnel de la Marine nationale et de l'Armée de terre au sein de **l'Escadron d'hélicoptères 1/67 « Pyrénées »**, organisme à vocation interarmées
- † par la présence d'une dizaine de marins du détachement du **Centre d'expérimentations pratiques de l'aéronautique navale (CEPA 10S)**
- † par la présence sur le site d'un dépôt de munition du Service Interarmées des Munitions (SIMu)

Par sa vocation interministérielle au travers:

- ✦ de ses missions de secours aux populations : **alerte SAR H24**, mutualisée sur demande du Préfet maritime avec l'alerte SECMAR (Secours maritime), évacuations sanitaires aériennes et interventions en cas d'évènement particulier ou de catastrophes naturelles
- ✦ de la présence du **Groupeement instruction du commandement des forces aériennes de la gendarmerie nationale (GI-CFAGN)** qui effectue, outre sa mission première d'instruction des pilotes d'hélicoptères de la gendarmerie, des missions de secours et de police au profit du ministère de l'Intérieur

Par sa vocation internationale avec :

- ✦ la coopération franco-belge au sein de **l'Ecole de transition opérationnelle (ETO 00.008 « René Mouchotte »)**, membre de l'Advanced Jet Training School depuis 2004 qui forme indifféremment les pilotes de chasse des deux nationalités avec des moyens (avions et instructeurs) mutualisés. Cette école illustre le processus engagé pour une convergence efficiente des outils de défense européens
- ✦ la présence de pilotes en échange à l'EH (1 Américain, 1 Allemand) et à l'ETO (1 Allemand, 1 Britannique, 1 Italien)
- ✦ l'implantation du **150^e Escadron de l'Armée de l'air de la République de Singapour (150 SQN RSAF)** qui forme les pilotes de chasse singapouriens sur M346
- ✦ l'accueil d'exercices internationaux majeurs : CJPRSC organisé par le Groupe aérien européen sur le thème de la RESCO à l'automne 2013 (430 participants de 15 nationalités), EMBOW dédié au leurrage infra-rouge et Toxic Trip à dominante NRBC organisés par l'OTAN en 2014



© Armée de l'air - 24 septembre au 10 octobre 2013 - Exercice CJPRSC sur la BA 120 de Cazaux – Echanges entre un commando italien et un pilote de Caracal français



II. Focus sur l'industrie de Défense aéronautique



Avec la Première Guerre mondiale, la production artisanale d'aéronefs devient une véritable industrie. A la fin de celle-ci, en 1918, la France possède la première industrie aéronautique au monde et reste depuis dans le peloton de tête.

En France, la plus grande partie de la filière aéronautique et spatiale est localisée dans les régions Midi-Pyrénées, Aquitaine et Ile de France et emploie environ 170 000 salariés (plus de 310 000 emplois avec les sous-traitants) pour un chiffre d'affaires de 42,5 milliards d'euros. C'est une industrie fortement exportatrice (75% de son chiffre d'affaires est réalisé à l'export), qui a un poids déterminant dans la balance commerciale de la France : l'industrie aéronautique, spatiale, d'électronique, de défense et de sécurité française constitue ainsi un des premiers secteurs exportateur. En outre, ce secteur consacre 906 millions d'euros à la recherche et au développement avec de nombreuses retombées pour les autres secteurs industriels.

« Notre industrie a montré une fois de plus qu'elle était un pôle d'excellence technologique et économique, avec une filière solidaire, cohérente et dynamique », voilà les mots employés par le président du Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales (GIFAS), Marwan Lahoud, pour introduire le bilan 2013 de l'industrie aéronautique et spatiale française.

D'après le GIFAS, en 2013, le carnet global des commandes équivalait à 73,1 milliards d'euros, en hausse de 49 % par rapport à 2012.

Pour l'année 2013, l'industrie aéronautique et spatiale française a recruté 13 000 personnes : 48 % d'ingénieurs et cadres, 26 % d'employés, techniciens et agents de maîtrise et 26 % d'ouvriers qualifiés. Un nombre en diminution par rapport à 2012 (15 000 personnes). Sur ces embauches, 6 000 correspondent à des créations nettes d'emplois.

Fin 2013, les entreprises adhérentes du GIFAS comptaient 177 000 salariés. Elles ont créé 20 000 emplois ces trois dernières années et embauché 41 000 personnes.

Pour rester compétitif, le secteur a plusieurs priorités pour les prochaines années. Parmi elles, l'aviation plus propre avec le développement de l'avion électrique et hybride, retenu dans les 34 projets de la nouvelle France industrielle, et la propulsion électrique des satellites.

C'est pourquoi la recherche et développement (R&D) occupe également une place importante dans l'avenir du secteur. En 2013, l'équivalent de 14 % du chiffre d'affaires a été investi en R&D, dont 70 % autofinancés par les industriels.



© Armée de l'air

Marcel Dassault : l'histoire d'un pionnier de l'aviation



© Dassault Aviation - DR

Né le 22 janvier 1892 à Paris, Marcel Bloch se passionne dès son jeune âge pour les nouveautés technologiques et, notamment, l'électricité puis pour l'aviation. Sa contribution à l'aéronautique française débute lors de la Première Guerre mondiale. Versé au laboratoire d'aéronautique de Chalais-Meudon, il met son talent d'ingénieur au service de la France en créant une hélice baptisée Éclair (1916) et un biplace de chasse, le SEA 4 (1918) en collaboration avec Henry Potez et Louis Coroller.

Sa société étant nationalisée par le Front Populaire en 1936, il crée, le 12 décembre de la même année, la Société anonyme des avions Marcel Bloch (SAAMB) qui est chargée de construire ses avions en série.

Lorsque la Deuxième Guerre mondiale éclate, ses appareils contribuent à la défense du ciel de France en 1939-1940. Après l'Armistice, Marcel Bloch, interné par le gouvernement de Vichy, refuse de collaborer avec l'envahisseur et est déporté à Buchenwald durant huit mois.

En 1945, il reprend ses activités aéronautiques. Pour oublier la période noire de la guerre, Marcel Bloch et sa famille décident de changer de nom en reprenant le pseudonyme porté par son frère dans la Résistance. Il devient Marcel Dassault en 1949.

Le MD-450 Ouragan (1949), premier avion à réaction de l'armée de l'air française et le Mystère IV (1954) consacrent la reconnaissance du savoir-faire de sa société.

La notoriété de Marcel Dassault est également due à sa participation au développement de la force nucléaire stratégique française, décidé par le gouvernement français à la suite de l'expédition de Suez en 1956, à travers le programme Mirage IV (1959).

En récompense des services rendus au pays, il a été décoré de la plus haute distinction française, la Grand croix de la Légion d'Honneur. Marcel Dassault est décédé le 17 avril 1986. Un hommage exceptionnel lui a été rendu par le Gouvernement, les plus hautes autorités de l'État ainsi que par la presse nationale et internationale lors de ses obsèques qui, geste unique envers un industriel français, se sont déroulées aux Invalides.

Il reste dans les mémoires comme un homme doté d'une formidable soif de création et d'un regard constamment tourné vers le futur.

Depuis le début du XXe siècle, à l'origine de l'aviation, Dassault Aviation s'est illustré, dans le monde aéronautique, par la conception, la réalisation et la production d'un nombre important d'appareils de tous types. La société possède un caractère éminemment dual. De l'hélice Éclair de 1916 jusqu'au Falcon 5X et 8X, elle a accumulé, depuis bientôt un siècle, un savoir-faire unique. Acteur majeur de la souveraineté nationale et fondateur de la révolution industrielle de l'entreprise numérique, Dassault Aviation est la seule société au monde à concevoir, produire, réaliser et soutenir des avions de combat, instruments d'indépendance politique, et des avions d'affaires, outils de travail et de développement économique.

Dès avril 1945, la société conçoit rapidement pour l'armée de l'air française, un bimoteur de transport et de liaison, le MD 315 Flamant. Mais c'est l'aviation à réaction qui donne ses lettres de noblesse à Dassault, notamment le chasseur bombardier Mach 2 Mirage III.

La participation à la force nucléaire stratégique française à travers le programme Mirage IV permet à Dassault d'acquérir des techniques nouvelles, originales et performantes. Les programmes d'avions à ailes en flèche développés dans le même temps donnent naissance au Mirage F-1 qui équipe onze armées de l'air dans le monde.

L'adaptation aux techniques de pointe se poursuit au cours des années 1970 avec le programme d'avions de chasse à aile delta Mirage 2000 et le Mirage 4000 qui voient l'introduction d'innovations technologiques telles que les matériaux composites et les commandes de vol électriques.

Dassault Aviation prépare l'avenir avec le programme européen de démonstrateur technologique d'UCAV (système d'avion de combat sans pilote) nEUROn, qui fédère les meilleurs "savoir faire" européen.

Dans le domaine des drones de combat (UCAS), Dassault Aviation et BAE Systems sont chefs de file d'un projet franco-britannique. Dassault Aviation a également affirmé son intérêt pour le développement de systèmes de drones du secteur « moyenne altitude, longue endurance » (MALE) en coopération européenne.

Composante majeure du tissu industriel français depuis de très nombreuses années, Dassault Aviation est très présent sur le marché international. Depuis 50 ans, 72 % de ses avions ont été vendus à l'exportation.

L'armée de l'air et Dassault Aviation collaborent depuis de nombreuses années. Dassault Aviation a créé plusieurs générations d'avions qui ont accompagné les missions de l'armée de l'air tels que :

- † **MD 450 Ouragan** : est le premier avion de combat à réaction français construit en série (350 exemplaires) et le premier matériel aéronautique militaire français exporté après la Seconde Guerre mondiale. Son aile a peu de flèche (14°) et il possède une entrée d'air en pitot dans le nez. L'appareil effectue son premier vol le 28 février 1949 à Melun-Villaroche piloté par Constantin Rozanoff. Il équipe l'armée de l'air française à partir de 1952

- † **Mirage III** : est le symbole de la réussite de la société Dassault. Pour ses collaborateurs, cet avion est le plus grand coup de génie de Marcel Dassault avec lequel, par son utilisation lors de la guerre des Six-Jours en 1967, il acquiert une notoriété mondiale. Lancé à la fin de 1955, le Mirage III 001 vole, à Melun-Villaroche, le 17 novembre 1956, aux mains de Roland Glavany. L'appareil proposé aux forces aériennes fait preuve d'une grande polyvalence. Il peut être adapté, avec peu de transformations, à l'interception, à la chasse tactique, à l'attaque au sol ou à la reconnaissance. Les derniers appareils sont retirés des unités opérationnelles en 1994. Certains ont continué à servir au Centre d'essais en vol (CEV) de l'Etat au-delà de cette date. Grâce aux 1 400 appareils produits de la famille Mirage III/5/50, la France prouve qu'elle est une nation industrielle de premier plan.

- † **Mirage IV** : développé à la suite de la crise de Suez (1956), le Mirage IV est un bombardier bimoteur biplace supersonique capable de franchir 4500 km avec ravitaillement en vol. La ressemblance extérieure de ce bombardier stratégique avec le Mirage III est frappante, en particulier la voilure, qui est du type delta dans la ligne Mirage. Il représente la première composante de la force de dissuasion nucléaire stratégique française. Dassault est maître d'œuvre du système d'arme complet : avion, système de navigation et de bombardement ainsi qu'enveloppe et séparation de l'arme nucléaire. Le Mirage IV a effectué son premier vol le 17 juin 1959 à Melun-Villaroche piloté par Roland Glavany. 62 appareils de série équipent les Forces nucléaires stratégiques françaises entre 1964 et 1996.

- † **Mirage F1** : issu du Mirage F-2 (1966) qui revenait à la formule classique de l'aile en flèche avec empennages, le Mirage F-1 est un avion de défense et de supériorité aérienne monoplace. Le retour à cette formule a été permis par les progrès technologiques permettant de fabriquer une voilure ultramince et robuste offrant une finesse en supersonique équivalente à celle de l'aile delta. Le fuselage est en structure intégrale étanche, pour loger le maximum de carburant. Entré en service dans l'armée de l'air française en 1973, le Mirage F-1 a été vendu à plus de 700 exemplaires dans 11 pays.

- † **Alphajet** : est un biracteur biplace en tandem d'entraînement et d'appui tactique, conçu en coopération par Dassault - Breguet (France) et Dornier (Allemagne) pour répondre à un programme établi en commun par les armées de l'air française et allemande. L'appareil a effectué son premier vol le 26 octobre 1973 à Istres (Bouches-du-Rhône - France) piloté par Jean-Marie Saget. Depuis sa mise en service opérationnel en 1978, sa définition technique a été modifiée afin de suivre les évolutions des systèmes de navigation et d'attaque. Plus de 500 Alphajet ont été commandés par 10 pays : France, Allemagne, Belgique, Qatar, Côte d'Ivoire, Togo, Maroc, Nigeria, Egypte et Cameroun. Il équipe également la Patrouille de France depuis 1981.

- † **Mirage 2000** : entré en service dans l'armée de l'air française en 1984 dans sa version défense aérienne (Mirage 2000 C et B), le Mirage 2000 est apprécié de l'ensemble de ses utilisateurs. L'arrivée du Mirage 2000 dans l'armée de l'air marque le début d'une période nouvelle. Les différentes versions de l'appareil apportent des améliorations notables (manœuvrabilité, confort de pilotage, sécurité, capacités opérationnelles, contre-mesures). La qualité et la sûreté de ses commandes de vol, comme la simplicité de sa maintenance ont élevé l'avion au rang de référence mondiale. Déployés en combat sur de nombreux théâtres opérationnels, le Mirage 2000 est devenu une référence en termes de disponibilité, de maintenance et d'évolutivité. Son interopérabilité avec d'autres avions de l'OTAN et son efficacité aux combats ont été démontrées. Plus de 600 Mirage 2000 ont été produits dont 286 pour sept armées de l'air étrangères.
- † **Rafale** : entré en service dans l'armée de l'air en 2006, le Rafale, a été conçu comme un outil polyvalent susceptible de remplir toutes les missions plus efficacement, en mobilisant moins de moyens.

En France, 225 Rafale remplaceront 700 appareils de génération précédente.

L'architecture ouverte de l'avion, conçue dès l'origine pour assurer l'ensemble des missions dévolues jusqu'alors à sept types d'appareils différents, autorise des évolutions de configuration et de standards pour conserver cette avance opérationnelle.

Véritable « multiplicateur de forces », le Rafale est un facteur de rationalisation des armées à coûts maîtrisés. Le nouveau standard F3-R conforte les atouts du Rafale dans les compétitions export et contribue à maintenir au plus haut niveau les compétences des bureaux d'études de Dassault Aviation et de ses 500 partenaires industriels français.

Il sera l'avion de combat des armées françaises au moins jusqu'en 2040.

Focus sur l'hélice Eclair :



© Dassault Aviation – DR – Georges Guynemer devant un Spad VII équipé d'une hélice Eclair (1917)

Après avoir coordonné la fabrication du Caudron G 3, Marcel Bloch est affecté à la réception des essais en vol des avions Farman à Buc. Dès qu'il a du temps libre, Marcel Bloch entreprend d'améliorer l'hélice du Caudron G 3.

Pour construire l'hélice qu'il étudie et dessine, le jeune ingénieur s'associe à son ami Marcel Minckès. Disposant des moyens de réaliser son hélice, Marcel surveille personnellement sa fabrication.

Elle est essayée à Buc, par un des pilotes de Blériot, puis est présentée au centre d'essais du Service technique à Villacoublay qui la reconnaîtra comme la meilleure. Elle équipe d'abord les Caudron G 3 à moteur Clerget de 80 cv.

C'est un bon début, d'autant plus que la bataille de Verdun qui fait rage, depuis février 1916, entraîne des commandes supplémentaires d'avions donc d'hélices.

Les hélices Éclair équipent ensuite le Sopwith britannique de reconnaissance construit sous licence en France, le Dorand AR et surtout les Spad, en particulier le Spad VII du plus célèbre des as français, Georges Guynemer, cher au cœur de Marcel Bloch : « Lorsque l'avion de Guynemer, « Le Vieux Charles » aux dix-neuf victoires, fut présenté aux Invalides comme témoin de gloire, je suis allé le voir et en arrivant j'ai vu, naturellement, l'hélice. Or c'était une hélice que j'avais étudiée et construite. J'en ai ressenti une grande satisfaction et peut-être un peu d'orgueil. ».

En 1917, c'est le succès pour les deux sous-lieutenants. La société productrice devient en quelques mois l'un des quatre grands constructeurs d'hélices. L'Inspection du matériel décide de ne conserver que trois séries d'hélices au maximum pour un avion. Parmi elles figure l'hélice Éclair. Marcel Bloch et Henry Potez entrent ainsi dans la légende de l'aviation.

IV. Penser l'armée de l'air de demain : le plan stratégique **Unis pour « Faire Face »**



« En tant que chef d'état-major, je mesure avec beaucoup de fierté combien, depuis 80 ans, l'armée de l'air a pu compter sur la richesse et la diversité des hommes et des femmes qui la servent pour devenir aujourd'hui une des meilleures forces aériennes dans le monde. Les aviateurs ont toujours su adapter leurs organisations, maîtriser les technologies les plus évoluées, innover pour mener à bien leurs missions tout en préservant leur identité et leurs valeurs. C'est en m'appuyant sur cette force que j'ai souhaité lancer en 2013 le plan stratégique Unis pour "Faire Face" afin de construire une armée de l'air toujours prête à assurer ses missions de dissuasion, de protection et d'intervention.

Ce projet fixe un cadre et des objectifs pour les années à venir. Il rassemble les aviateurs quelle que soit leur unité d'appartenance, leur grade, leur fonction, leur spécialité, autour d'un même dessein dont ils sont tous des acteurs essentiels. La modernisation de nos capacités, le maintien d'une activité aérienne suffisante, la simplification de nos structures, l'ouverture vers l'extérieur, la valorisation de notre identité sont autant d'axes d'effort où chacun à son niveau a un rôle à jouer en apportant ses compétences, ses idées, ses propositions. Je suis convaincu que c'est bien l'implication de tous dans la mise en œuvre de ce projet qui garantira son succès.

Ce dernier doit aussi reposer sur l'application de principes qui sont essentiels à mes yeux pour guider notre action commune. La cohérence, la responsabilité du commandement à tous les échelons, l'innovation pour penser et concevoir autrement et la place primordiale de l'humain doivent constamment être au cœur de nos réflexions et de nos décisions. Ce sont ces principes qui formeront le fil directeur de ce projet où chacun pourra se retrouver et donner le meilleur de lui-même.

Je suis également attaché à ce que ce projet ne soit pas considéré comme une nouvelle réforme. Cohérent avec les travaux de modernisation en cours au sein du ministère de la Défense, il doit être vu au contraire comme une opportunité pour donner plus de sens et simplifier les organisations issues des nombreuses réformes qu'a connues l'armée de l'air depuis plusieurs années.

Unis pour "Faire Face" nous engage résolument sur la voie d'une armée de l'air modernisée, opérationnelle, partenaire, portée par ses aviateurs. Aujourd'hui, il nous faut plus que jamais s'inspirer du commandant Antoine de Saint-Exupéry qui en affirmant "Dans la vie il n'y a pas de solutions. Il y a des forces en marche : il faut les créer et les solutions suivent", nous montre bien qu'avec ce projet notre destin nous appartient. » - Général Mercier, Chef d'état-major de l'armée de l'air.



© Armée de l'air

Les fondamentaux de l'armée de l'air aujourd'hui :

« Ensemble, nous construisons une armée de l'air moderne, toujours plus opérationnelle : fière de ses traditions, consciente de ses qualités, forte de ses valeurs et ouverte sur son temps » - Général Mercier, Chef d'état-major de l'armée de l'air

3 missions qui exigent réactivité et permanence :



Protéger

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

Dissuader

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

Intervenir

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

5 capacités socles essentielles à toute action aérienne en autonome:



Commandement et conduite

Planifier et conduire toutes les opérations aériennes sur, à partir et hors du territoire national

Renseignement

Recueillir et fusionner l'information pour renseigner, décider et agir





Intervention immédiate

Agir en permanence et
sans délai

Projection

Projeter pour agir loin et
sans délai



Formation et entraînement

Disposer en permanence
d'aviateurs prêts à remplir
leurs missions

4 valeurs fondatrices de l'identité de l'aviateur :



- ✦ **Respect :** de l'Institution, des règlements, des missions, des femmes et des hommes : le respect mutuel à la base de la confiance et au cœur du dialogue
- ✦ **Intégrité :** chacun dans ses actes est responsable de l'autre : la réussite des missions tient dans l'interdépendance entre les hommes. C'est le sens des responsabilités qui guide l'action
- ✦ **Service :** donne un sens à l'engagement. L'aviateur est au service de la mission, de ses concitoyens, de la Nation
- ✦ **Excellence :** credo de l'aviateur, elle s'exprime dans la complexité des missions aériennes qui exige rigueur et capacité d'innovation permanente

Les axes d'efforts du plan *Unis pour « Faire Face »* :

Permanence et réactivité sont les maîtres-mots qui caractérisent l'engagement de l'armée de l'air pour protéger, dissuader et intervenir. Pour préserver sa cohérence en période de modernisation et de transformation, l'armée de l'air structure ses actions grâce à son plan stratégique *Unis pour « Faire Face »*. Ses priorités sont en effet de réaliser son activité, donner un sens aux réformes entreprises et mobiliser les énergies, grâce aux quatre axes d'effort suivants :

↑ Moderniser les capacités opérationnelles

L'objectif est de conforter la capacité de combat globale et cohérente de l'armée de l'air en intégrant l'ensemble des nouveaux systèmes et leur doctrine d'emploi, ainsi que l'acquisition et l'entretien des compétences requises. Cette démarche comprend la préparation de la future composante nucléaire aéroportée et se décline également autour des 5 capacités-soche permettant d'honorer ses différentes missions : accroissement de ses aptitudes dans le domaine du commandement et de la conduite des opérations (Projet CDAOA 2014, SCCOA, ACCS), amélioration des capacités de renseignement (drones, ISR léger), renforcement de sa maîtrise d'intervention immédiate dans tout le spectre des opérations aériennes (antenne active Rafale, Missile meteor, AASM laser,...), intégration des nouvelles potentialités dans le domaine de la projection (A400M, MRTT) et enfin la mise en œuvre du principe de différenciation de la préparation opérationnelle avec notamment le projet Cognac 2016.

↑ Simplifier les structures

Afin d'accompagner les réformes récentes déjà entreprises et garantir leur alignement sur le besoin opérationnel, il s'agit d'adapter et de simplifier les structures « air » pour les rendre plus lisibles. Les principes directeurs choisis guideront les étapes de la construction du plan « Unis pour faire face » : cohérence des organisations, responsabilité du commandement à tous les niveaux, innovation (penser et concevoir la mission autrement) et l'humain au cœur de l'activité (l'aviateur, clé de voûte de l'armée de l'air). Des efforts conséquents seront entrepris notamment pour se préparer à la rejointe du commandement des armées (grand Balard), moderniser le commandement organique et l'organisation de la base aérienne (projets CFA 2015 et base aérienne XXI) et accroître la maîtrise du MCO aéronautique autour de la SIMMAD (CAP 2016).

↑ Développer les partenariats

L'armée de l'air évolue dans un environnement où l'interdépendance, naturelle dans le milieu aérien, s'accroît encore et où la contrainte économique impose des mutualisations. L'élargissement des partenariats devient une option incontournable pour maintenir ou renforcer ses capacités : en interarmées (développement de nouvelles synergies, notamment forces spéciales) ; en interministériel (propositions de nouvelles coopérations fondées sur la mise en avant de l'expertise aéronautique de l'armée de l'air), à l'international (extension et consolidation des partenariats internationaux – OTAN et UE – et coopérations bilatérales) et avec la société civile (projet Jeunesse et égalité des chances, synergies dans le domaine de la formation, partenariats avec l'industrie aéronautique).

↑ Valoriser l'aviateur

La performance de l'armée de l'air dépend de la qualité et de l'engagement de son personnel militaire et civil. Le commandement doit garantir en permanence la motivation de ses aviateurs, motivation dont les leviers sont l'adhésion et la reconnaissance. Dans ce domaine, le plan *Unis pour « Faire Face »* a notamment pour objectifs la consolidation de la gestion des compétences (fondamentale pour l'emploi au service de la mission, elle doit être assortie d'une validation des acquis essentielle pour sa mobilité externe) et le renforcement de l'identité de l'aviateur (structurante pour la formation et l'emploi du personnel Air).



« 2014 est une année exceptionnelle pour l'armée de l'air par la densité et la richesse des anniversaires que nous serons amenés à célébrer. Ils traduisent un siècle d'histoire qui aura vu l'essor considérable de l'aviation militaire qui aujourd'hui se révèle, par la variété de ses modes d'action, un acteur incontournable pour protéger notre pays, dissuader un ennemi ou intervenir lorsque survient une crise, comme le prouve l'engagement de l'armée de l'air dans les crises récentes en Libye ou au Mali. Ils traduisent aussi les liens forts qui unissent depuis 80 ans nos territoires à l'armée de l'air.

Les célébrations de 2014 représentent une formidable opportunité pour rapprocher encore plus les aviateurs et l'ensemble de notre population. Elles vont nous permettre de partager nos valeurs et nos traditions mais aussi de montrer combien l'armée de l'air peut regarder l'avenir avec la fierté de ce passé qui forge notre identité. L'arrivée de nouvelles capacités comme l'A400M, l'avion ravitailleur MRTT ou les nouveaux drones MALE, symboles de la modernisation de l'armée de l'air, va permettre aux aviateurs d'aujourd'hui, héritiers des pionniers et des héros d'hier, d'écrire de nouvelles pages de notre belle histoire. »

Le Général d'armée aérienne Denis Mercier

Retrouvez le livre anniversaire :

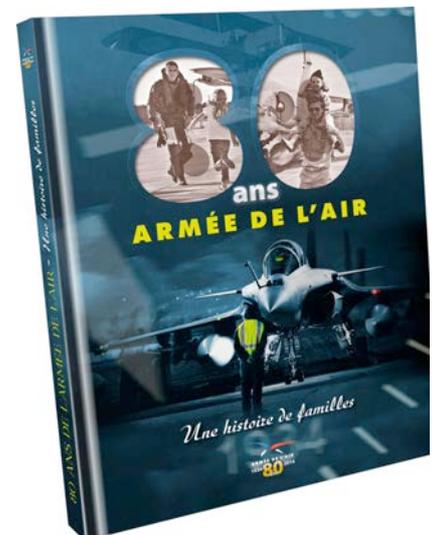
« 80 ans de l'armée de l'air : Une histoire de familles »

Conçu à partir de photographies inédites, de frises chronologiques illustrées, de documents multimédias et de témoignages, cet ouvrage complet, rassemble des paroles de familles d'aviateurs, dont la passion de l'armée de l'air s'est transmise, parfois, de génération en génération.

Il met en valeur l'évolution de l'armée de l'air vue par les femmes et les hommes qui l'ont construite et au-delà, les caractéristiques communes qui unissent les aviateurs d'hier et d'aujourd'hui.

A travers cette « saga familiale » des aviateurs, c'est la grande famille de l'armée de l'air et sa devise « **Unis pour faire face** » qui est mise à l'honneur dans ce livre.

80 ans que des hommes et des femmes s'engagent dans les missions de l'armée de l'air et portent ses valeurs : **Respect, Intégrité, Service et Excellence**. Ce livre leur rend hommage et vous fera découvrir leur passion.



<http://www.80ans-armeedelair.fr/histoire-de-familles>



VI. Les dates clés de l'armée de l'air



En 2014, l'armée de l'air célèbre ses 100 ans de faits aériens, un siècle d'histoire qui aura vu l'essor considérable de l'aviation militaire qui se révèle aujourd'hui, par la variété de ses modes d'action, un acteur incontournable pour protéger notre pays, dissuader un ennemi ou intervenir en cas de crise, comme le prouve son engagement dans les crises récentes en Libye ou au Mali.

- ✦ **22 octobre 1910** → création d'une inspection permanente de l'aéronautique militaire, premier organe dédié à l'arme aérienne en France
- ✦ **29 mars 1912** → loi instituant l'aéronautique militaire
- ✦ **1914** → **Naissance de l'aviation militaire** → 1^{ère} victoire aérienne / 1^{ère} mission de reconnaissance aérienne / 1^{ère} mission de bombardement / 1^{ère} mission aérienne spéciale
- ✦ **20 janvier 1914** → Création d'un conseil supérieur de l'aéronautique militaire au Ministère de la Guerre
- ✦ **1914 - 1934** → de la Première Guerre mondiale à la naissance de l'armée de l'air
- ✦ **Septembre 1928** → Création du ministère de l'air
- ✦ **2 juillet 1934** → Promulgation de la loi institutionnalisant l'armée de l'air
- ✦ **1939-1945** → la Seconde Guerre mondiale et la participation de l'armée de l'air à la victoire sur l'Allemagne nazie
- ✦ **1 juillet 1943** → Création du commandement de l'aviation française. et proclamation de l'unification de toutes les forces aériennes françaises
- ✦ **1948-1949** → La modernisation des équipements de l'armée de l'air et l'intégration à l'organisation du traité de l'Atlantique nord
- ✦ **1946-1962** → La participation de l'armée de l'air aux guerres de décolonisation (Indochine, Algérie)
- ✦ **1961** → Création du commandement air des forces de défense aérienne (CAFDA)
- ✦ **1964** → Création des forces aériennes stratégiques et 1^{re} prise d'alerte de la composante aéroportée de la dissuasion nucléaire
- ✦ **1965-1989** → Affirmation des forces aériennes comme une composante centrale des missions extérieures, notamment en Afrique
- ✦ **1990-1999** → La participation de l'armée de l'air à l'intervention interalliés dans le Golfe (opération « tempête du désert »). L'engagement de l'armée de l'air en Bosnie et au Kosovo
- ✦ **2001 à nos jours** → L'armée de l'air en première ligne des théâtres d'opérations extérieures (Afghanistan, Mali, Libye)

2014 : une année évènementielle



13 juin 2014 : Base aérienne 118 Mont-de-Marsan

Cérémonie de retrait du Mirage F1 / 100 ans de la reconnaissance aérienne

Cérémonie militaire sur la base aérienne 118 de Mont-de-Marsan marquera le retrait de l'avion de chasse Mirage F1 dans l'armée de l'air. Une occasion de célébrer également les 100 ans de la première mission de reconnaissance.

21 juin 2014 : Base aérienne 120 Cazaux

80 ans de l'armée de l'air / 100 ans de la base / 100 ans de la 1^{ère} mission spéciale

Un meeting de l'air est organisé sur la base aérienne 120 de Cazaux à l'occasion des 80 ans de l'armée de l'air. Cet événement célébrera également deux centenaires majeurs : celui de la base aérienne girondine et celui de la première mission spéciale.

27 juin 2014 : Base aérienne 709 Cognac

70 ANS DE LA DISPARITION D'ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY

La célébration du 70^e anniversaire de la disparition d'Antoine de Saint-Exupéry se déroulera sur la base aérienne 709 de Cognac.

5 & 6 juillet 2014 : Base aérienne 133 Nancy

MEETING DE L'AIR : 100 ans de la 1^{ère} mission de bombardement

En commémoration du centenaire de la première mission de bombardement, un meeting de l'air se tiendra sur la base aérienne 133 de Nancy-Ochey, le week-end des 5 et 6 juillet 2014.

13 juillet 2014 : Aéroport du Bourget

CENTENAIRE DE L'AÉROPORT

La célébration du centenaire de la plateforme aéronautique du Bourget se déroulera le 13 juillet 2014. De nombreuses manifestations aériennes, auxquelles l'armée de l'air participera, seront organisées à cette occasion.

8 & 9 septembre 2014 : Base aérienne 106 Bordeaux

XII^e EDITION DE L'UNIVERSITÉ D'ÉTÉ DE LA DÉFENSE (UED)

La 12^e édition de l'université d'été de la Défense sera accueillie par l'armée de l'air sur la base aérienne 106 de Bordeaux-Mérignac. C'est le rendez-vous annuel de la Défense en France et en Europe.

5 & 6 octobre 2014 : Base aérienne 113 Saint-Dizier

100 ANS DE LA 1^{ÈRE} VICTOIRE AÉRIENNE

Le 5 octobre 1914, le sergent Joseph Frantz et le caporal Louis Quenault réalisent l'exploit d'abattre un avion allemand. Cent ans plus tard, une manifestation célébrera le centenaire de cette première victoire aérienne homologuée de l'histoire de l'aviation mondiale sur la base aérienne 113 de Saint-Dizier.

17 octobre 2014 : Base aérienne 125 Istres

50 ANS DES FORCES AÉRIENNE STRATÉGIQUES

La base aérienne 125 d'Istres célébrera les 50 ans de la première prise d'alerte de la composante aéroportée de la dissuasion nucléaire. Mission permanente, la dissuasion est l'une des fonctions stratégiques de l'armée de l'air.

VIII. Programme du meeting



- ✦ **10h00** : démonstration *MS 733, Breitling, MS 406, P51*

- ✦ **11h00** : démonstration *Cartouche Doré, Patrouille Spit/Fw190/Dewoitine, Frecce*

- ✦ **12h00** : démonstration *Spitfire Jacquard, MD 311/312, Aguila*

- ✦ **13h00** : démonstration *A109, Planeur, Patrouille suisse*

- ✦ **14h00** : démonstration *Stamp, P40, Typhoon britannique, décollage Warbirds*

- ✦ **15h00** : - démonstration de l'équipe de voltige de l'armée de l'air (EVAA)
 - Saut du commando de parachutistes CPA 10 en ouverture retardée depuis un C160 (ou un C130),
 - Show Warbirds
 - Décollage et démonstration d'un Rafale
 - Intervention de deux Mirage 2000D, simulation de traitement d'un objectif avec artifices au sol
 - Posé d'assaut d'un C160 et infiltration de deux P4

- ✦ **16h00** : - Parachutage du commando CPA 10 en ouverture automatique depuis un C160 avec le soutien d'un Casa
 - Présentation d'un avion MS 733
 - Intervention d'un Mirage et d'un Fennec pour l'interception d'un Cirrus dans le cadre de la posture permanente de sécurité (PPS)
 - Ravitaillement en vol d'un Rafale Dassault par un C135 accompagné de deux Rafale de l'escadron 1/91 « Gascogne » de la base aérienne 113 de Saint-Dizier
 - Présentation tactique des Ramex Delta, assurée par le personnel de l'escadron de chasse 2/4 « La Fayette ». Cette démonstration en vol de deux chasseurs-bombardiers regroupe les principales manoeuvres effectuées en combat
 - Récupération des commandos parachutistes par un C160. Remontée de piste et suivi de l'embarquement des parachutistes
 - Démonstration d'une mission RESCo par deux Rafales de l'escadron 2/30 « Normandie-Niemen ». Dépose en corde lisse d'un groupe de CPA (Commando Parachutiste de l'Air) et récupération d'un survivor avec extraction en grappe depuis un Caracal

- ✦ **17h00** : - *Tableau illustrant la coopération avec le passage et le posé d'un Epsilon, d'un Grobe, d'un Cirrus et d'un PC 21 suisse*
 - *Tableau illustrant la formation avec le passage et le posé de trois Alphajets de l'ETO, de trois M 346 singapouriens et de trois Alphajets belges*
 - *Présentation du Mirage F1*
 - *Présentation de l'A400M*

- ✦ **18h00** : - *Décollage d'un CASA avec l'équipe de parachutistes sportifs de l'armée de l'air*
 - *Démonstration de la Patrouille de France (la PAF)*
 - *Démonstration de l'équipe de parachutistes sportifs de l'armée de l'air*

- ✦ **18h40** : - *Fin du show aérien*

Tout au long de la journée une tente presse et à votre disposition.

Retrouvez également une exposition statique de nombreux aéronefs d'hier et d'aujourd'hui ainsi que des stands d'associations, de la région Aquitaine et des mécènes du meeting.

Un programme spécial pour le ministre de la défense vous sera communiqué sur place.

« En tant qu'aviateurs, nous vivons dans la modernité, nous savons innover et nous adapter, tout en préservant nos fondamentaux. Nous portons en nous ce mouvement depuis 80 ans. » *Général Antoine Creux, major général de l'armée de l'air*



IX. Plateau aérien du meeting :



✈ Plateau aérien dynamique :



© Armée de l'air - Rafale



© Armée de l'air - Ramex Delta (2 Mirage 2000N)



© Armée de l'air - A400M



© DR - Typhoon (Royaume-Uni)



© DR - Puma



© DR - A109 (Belgique)



© DR - CH53 Super stallion



© DR - M 346



© DR - PC21



© Armée de l'air - Caracal



© Armée de l'air - Fennec



© Armée de l'air - Mirage F1



© Armée de l'air - C160 Transall



© Armée de l'air - C135



© DR - Cirrus



© Armée de l'air - Casa



© DR - Grobe

Les patrouilles et équipes de voltiges :



© Armée de l'air –
Patrouille de France



© Armée de l'air –
Equipe de voltige



© Armée de l'air –
Cartouche Doré



© Armée de l'air – Patrouille Suisse



© Armée de l'air – Patrouille italienne



© DR – Patrouille espagnole CASA C-101

Les avions historiques :



© DR – Bleriot XI



© DR – T6



© DR – Bréguet XIV



© DR – MS 317



© DR – Morane 406



© DR – Yak3



© DR – P40



© DR – P51



© DR – Spitfire



© DR – Dewoitine 520



© DR – FW 190



© DR – Flamant



© DR – DC3



© DR – Mosquito



© DR – Nord Atlas



© DR – Fouga Magister



© DR – Stamp SV4



© DR – MS 733

✈ Plateau aérien statique :



© Armée de l'air – F16 belge



© DR – Hélicoptère Tigre de l'armée de terre



© Armée de l'air – Hélicoptère Calliopé de l'armée de terre



© Armée de l'air – Hélicoptère Dauphin de la Marine Nationale



© DR – Hélicoptère Gazelle de l'armée de terre



© DR – TBM 700



© Armée de l'air – Mirage 2000



© DR – Mirage III



© DR – MH 1521



© DR – Flamant 311



© DR – Fokker



© DR – Mystère



© DR – Eurofighter

Retrouvez les caractéristiques des avions de l'armée de l'air sur le site <http://www.defense.gouv.fr/air>

X. Présentation des fils rouges du meeting



✦ Changement de moteur sur Alphajet

L'Alphajet possède un moteur *Turbomeca-Snecma Larzac 04c6*. Son réservoir est de 1250 litres dans le fuselage et de 355 litres dans chaque aile. Un réservoir supplémentaire sous chaque aile de 310 litres permet d'augmenter cette capacité.

Toute panne complexe se traduit par la dépose du moteur et son remplacement. C'est un moteur très fiable, les pannes sont donc rares. Les plus fréquentes sont les pannes sur la rampe *Tt7* (sondes de températures placées en sortie de turbine). En cas de panne ou à la première butée atteinte, le moteur est changé.

La pose du moteur sur l'appareil se fait par en dessous, de façon très simple. Le moteur est suspendu sous la cellule, grâce à une « carotte » qui encaisse également les efforts de poussée. Il est maintenu par deux bielles et une attache arrière. Il faut 3 personnes pour la dépose du moteur et 5 personnes pour la pose.

Preuve de leur réactivité et de leur efficacité, une équipe effectuera une démonstration du changement d'un moteur d'Alphajet en environ trois heures.



© Armée de l'air – Changement de moteur sur un Alphajet

✦ Survol de la base aérienne de Cazaux



© Armée de l'air – Drone « Harfang »



Le drone Moyenne Altitude Longue Endurance (MALE) «Harfang» est utilisé dans les missions de reconnaissance et de surveillance au profit des forces armées.

Il peut être employé dans un cadre interministériel et dans des missions de service public.

Le drone « Harfang » survolera la base aérienne de Cazaux durant le meeting et retransmettra les images des moments forts du meeting.

3 questions au Général de corps aérien Serge Soulet, Commandant les Forces aériennes (CFA) et Commandant le soutien des Forces aériennes (CSFA)



Où en est la fusion du commandement du soutien des forces aériennes (Mérignac) et du commandement des forces aériennes (Dijon) ?

Depuis que j'ai pris la direction de ces deux commandements en septembre dernier, les équipes ont rapproché leurs processus de fonctionnement. Nous apportons dorénavant une expertise commune à la fois vers nos unités, les bases aériennes et vers l'état-major de l'armée de l'air ou les commandements opérationnels. Je partage mon temps entre Dijon et Bordeaux. Pour le travail quotidien de l'état-major, il faut bien reconnaître que la bi-localisation n'est pas optimale.

Cet été, une nouvelle étape sera franchie avec le basculement du centre de gravité du commandement de Dijon vers Mérignac. A la rentrée, le nouveau commandement sera créé sur la base d'un nouvel arrêté et s'appellera le commandement des Forces aériennes (CFA). L'objectif que m'a fixé le GAA Denis Mercier, de simplifier les structures et d'améliorer la cohérence technico-opérationnelle est en bonne voie.

Quelle sera la mission de ce commandement des forces aériennes ?

Ce grand commandement réunit l'ensemble des forces conventionnelles, d'appui et spéciales de l'armée de l'air. Il se distingue des FAS et du CDAOA qui sont deux commandements opérationnels. Les Forces aériennes constituent, ce qu'on appelle un commandement organique. Véritable réservoir de forces, elles regroupent 25.000 personnes, 500 unités sur l'ensemble des bases en Métropole et outre-mer, mais aussi à l'étranger. Les missions ne changent pas avec la fusion. Ma responsabilité principale est de préparer le personnel avec son matériel et ses équipements (formations du spécialiste, entraînements et exercices) aux missions permanentes sur le territoire national et aux engagements en opérations extérieures et de les livrer aux commandements opérationnels qui vont en assurer le contrôle le temps de l'opération. Par exemple, nous confions au CDAOA les moyens aériens d'assurer la posture permanente de sûreté : avions, équipages, mécaniciens, missiles, ... Notre personnel doit être prêt à tout moment car les crises par nature sont imprévisibles. Pour les opérations qui s'inscrivent souvent dans la durée, nous devons aussi faire en sorte que la ressource humaine et technique soit suffisante, au bon niveau, au bon endroit et au bon moment pour assurer les relèves et la logistique. Il faut enfin préparer l'avenir avec la création en septembre de la première unité opérationnelle, l'ET 1/61 Touraine, dotée d'Atlas A400M, le renforcement de l'escadron de drones 1/33 Belfort doté de Harfang et de Reaper, ou bien encore travailler sur la préparation différenciée liée au projet Cognac 2016.

Le maintien en condition opérationnel (MCO) aéronautique est-il un sujet de préoccupation pour le commandement des forces aériennes ?

Le MCO aéronautique est un sujet de préoccupation de toute l'armée de l'air et de la défense en général ! Nous y travaillons étroitement avec la SIMMAD qui pilote ce dossier et avec qui nous sommes co-localisés à Mérignac. Sur le terrain, le travail de nos aviateurs-techniciens qui travaillent au plus près de nos unités de première ligne en entraînement et en opérations est un gage majeur d'efficacité pour optimiser nos moyens et réaliser ainsi une activité la plus élevée possible. C'est pour cela que nous avons voulu, en parallèle à notre fusion, créer sur les bases une nouvelle organisation plus en phase avec sa mission opérationnelle et plus adaptée à l'environnement de soutien interarmées.

Je voudrais en profiter pour souligner le rôle souvent méconnu mais indispensable de nos forces d'appui au sens large : il s'agit aussi bien de l'appui à la mise en œuvre de nos systèmes d'armes, c'est-à-dire nos mécaniciens, nos techniciens ou nos logisticiens, que des forces d'appui au déploiement, qui permettent aux forces aériennes d'opérer efficacement depuis des théâtres éloignés et en liaison étroite avec la métropole. Sans eux pas de capacité globale de l'armée de l'air à intervenir en premier.

Enfin, d'autres sujets nous occupent aussi beaucoup comme le MCO des matériels terrestres (nos radars, les véhicules de nos commandos et unités d'intervention, etc.) ou bien encore celui des conditions de travail de notre personnel (entretien et le renouvellement de nos bâtiments par exemple). Dans tous les secteurs, nous recherchons une plus grande cohérence globale pour une efficacité opérationnelle élevée dans un contexte budgétaire contraint.

XI. Tableau Entry Forces



Démonstration du meeting : largage d'un équipage de parachutistes pour désignation cible par un C160, traitement de la cible par 2 Mirages 2000 D, posé d'assaut d'un C160 + passage A400M

L'Entry Force est la capacité « d'entrer en premier sur les théâtres d'opérations », c'est à dire de pouvoir ouvrir un nouveau théâtre d'opérations à l'étranger. Celle-ci repose notamment sur plusieurs caractéristiques conjuguées : de robustes capacités de projection de puissance et des moyens logistiques conséquents, la cohérence des bases aériennes comme outil de combat et la grande compétence du personnel de l'armée de l'air.

La capacité de commandement et de contrôle (C2) permet de planifier et de conduire des opérations depuis le territoire national :

- † Elle s'appuie sur la cohérence et l'efficacité des moyens de commandement et de conduite capables de dialoguer en temps réel avec toutes les parties prenantes autorisant à la fois la continuité de la conduite des opérations et leur planification suivant une vision globale de l'engagement.
- † Afin d'exploiter de manière efficiente les qualités de la composante aérienne que sont ses facultés d'adaptation et sa souplesse d'emploi, la chaîne de commandement et de contrôle doit aussi avoir la capacité de procéder et d'ordonner en temps réel à des changements d'objectifs. Il faut pouvoir mettre en réseau les moyens d'« intelligence, surveillance, reconnaissance » (ISR), les moyens de contrôle et de commandement et les moyens de combat.

La C2 repose également sur la complémentarité des moyens permettant la surveillance et le recueil du renseignement :

- † L'armée de l'air met en œuvre des moyens permettant le recueil du renseignement pour permettre la pleine efficacité des opérations. Ils sont très variés et peuvent s'étendre à une gamme de capteurs dont l'amplitude va de l'humain au satellite en passant par les capteurs aéroportés (AWACS, pod reconnaissance embarqués...) et les drones.
- † Ces derniers présentent un intérêt de premier plan dans la manœuvre aérienne. De par leur capacité à rester sur zone pendant de très longues périodes (proche de 24H) ils permettent de tendre vers une certaine permanence du recueil de données.

La projection de forces au-delà de nos frontières est une condition indispensable de la capacité d'intervention de la France.

Le déploiement d'une base aérienne projetée, la capacité d'entrer en premier sur un théâtre d'opération, la livraison de matériel de combat ou de soutien par air, au plus près des opérations, sont des savoir-faire constitutifs de la réactivité de la France et de sa capacité à faire face, en toute autonomie, à une crise à des milliers de kilomètres de ses frontières.

Les bases aériennes et les centres de commandement sont capables de basculer instantanément du temps de paix au temps de crise.



Focus sur l'A400M :

Avion de transport tactique à allonge stratégique (possibilité d'intervenir sur des terrains sommaires en zone de danger sur des milliers de kilomètres en toute autonomie), l'A400M a une capacité logistique importante associée à des capacités de poser tactique. Conçue pour le transport de charges lourdes et volumineuses, la soude de l'A400M permet, par exemple, de transporter : 21 tonnes à 5000 km en 8h (contre 6 tonnes à 5000 km en 2 jours pour un Transall), 2 hélicoptères «Tigre», 3 véhicules de l'avant blindés (VAB), 116 parachutistes, 66 blessés sur brancards.

Grâce à sa capacité d'élongation et de transport l'A400M est également parfaitement adapté aux missions humanitaires et aux missions d'évacuation de ressortissants.

3 questions au Général de brigade aérienne Philippe Montocchio, Chef d'état-major du Commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes



L'armée de l'air est-elle capable d'intervenir sans délai ?

L'armée de l'air française est assurément une des rares armées de l'air capables d'intervenir n'importe où dans le monde en quelques jours, voire quelques heures, sur toute la gamme des opérations et missions aériennes (renseignement, supériorité aérienne, frappes massives ou ponctuelles, évacuation de ressortissants, assistance humanitaire, évacuation sanitaire, etc.). Elle dispose pour le faire de capacités permanentes de planification et de conduite des opérations aériennes (centre de commandement à Lyon), ainsi que de moyens aériens et de personnels en alerte sur ses bases aériennes.

Quelles missions illustrent le mieux la capacité à intervenir en premier ? Harmattan ? Serval ?

L'opération Harmattan en Lybie, en 2011, tout comme l'opération Serval au Mali en 2013, illustrent parfaitement la réactivité de l'armée de l'air et son aptitude inégalée à projeter à longue distance, pratiquement sans préavis, une puissance de feu qui a changé le cours de l'histoire. Le 19 mars 2011, les avions de combat français ont décollé des bases métropolitaines pour stopper les troupes de Kadhafi aux portes de Benghazi. Le 11 janvier 2013, ils sont partis de notre base prépositionnée de N'Djamena, au Tchad, pour interrompre la descente de colonnes de djihadistes fondamentalistes vers Bamako. Dans les deux cas, l'action de l'armée de l'air a été caractérisée par sa faculté à concevoir les missions en un temps record et par la cohérence des dispositifs engagés qui comportaient, certes, des chasseurs, mais aussi tous les autres moyens indispensables à la mission (avions ravitailleurs, avions AWACS, avions de transport, moyens de communication temps réels, etc.).

Cette capacité fait-elle de la France une nation cadre dans le domaine de l'intervention aérienne ?

Pour être en mesure de commander des opérations aériennes, donc être nation-cadre, il faut disposer des moyens techniques pour gérer les opérations aériennes, d'un vrai savoir-faire et d'une grande cohérence capacitaire. Ainsi, en reprenant chacun de ces points, il faut posséder la structure et les outils de planification et de conduite des opérations, réunis au sein du JFACC (Joint Air Forces Component Command). Le savoir-faire, lui, est une richesse humaine qui se développe et se cultive pendant des décennies, pour parvenir à la maturité qui est la notre aujourd'hui. La cohérence capacitaire, enfin, c'est pouvoir compter sur une vaste panoplie de systèmes d'armes et d'équipements (chasseurs, drones, avions ravitailleurs et de transport, AWACS, capacités spatiales, etc.) permettant de maîtriser tous les pans d'une opération aérienne et de former l'ossature d'une force aérienne multinationale. Notre armée de l'air a réussi à réunir tous ces atouts. Mais rien n'est définitivement acquis. Il faut veiller à pérenniser cette exceptionnelle capacité d'intervention par les Airs.



Démonstration du meeting : ravitaillement C135 d'un Rafale Dassault



© Armée de l'air –
Ravitaillement en vol Rafale

Ininterrompue depuis 50 ans, la mission de dissuasion nucléaire est permanente et exige, avec la mission de sûreté aérienne, une aptitude à réagir 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

Les forces aériennes stratégiques (FAS) mettent en oeuvre, au sein de l'armée de l'air, la composante nucléaire aéroportée constituée de deux escadrons de combat (Mirage 2000N et Rafale B) équipés de missiles air-sol moyenne portée amélioré (ASMP-A) et d'un groupe de ravitaillement en vol (Boeing C 135) qui assure la mission d'allonge stratégique. Elle s'appuie sur

une infrastructure et des moyens de transmission spécialisés susceptibles d'être employés au profit de la composante océanique. Les C 135 sont destinés à être remplacés à courte échéance par des avions de type Multi Role Transport Tanker (MRTT).

Pour tenir le contrat de posture permanent de la dissuasion défini par le président de la République, les FAS doivent ainsi veiller à la disponibilité des moyens nécessaires à la réalisation des missions et être capable à tous les instants de monter en puissance et d'être déployées dans des délais contraints.

Les FAS fêtent leurs 50 ans !

- **14 janvier 1964** : parution du décret portant création des forces aériennes stratégiques
- **1^{er} octobre 1964** : mise en service opérationnel de la première unité de Mirage IV associée à la première unité de C135F, sur la base aérienne 118 de Mont-de-Marsan
- **8 octobre 1964** : première prise d'alerte nucléaire, 24 heures sur 24, par un Mirage IV A de l'escadron de bombardement 1/91 « Gascogne ». L'avion est alors armé d'une bombe au plutonium
- **19 mars 1986** : premier tir d'un missile ASMP par un équipage des FAS à partir d'un Mirage IV P
- **1^{er} juillet 1988** : mise en service opérationnel du système d'arme Mirage 2000 N/ASMP au sein de l'escadron de chasse (EC) 1/4 « Dauphiné », sur la base aérienne 116 de Luxeuil
- **1994** : projection de Mirage 2000N dans les Balkans et première mission de tir réel sous mandat de l'Otan (bombes d'usage général Mark82)
- **1^{er} juillet 2010** : mise en service opérationnel du système d'arme Rafale/ASMP-A au sein de l'EC 1/91 « Gascogne » sur la base aérienne 113 de Saint-Dizier
- **2011** : les FAS réalisent 30% de l'activité de l'armée de l'air lors de l'opération Harmattan menée dans le ciel libyen avec des Rafale, Mirage 2000N et C135
- **Juillet 2012** : les FAS assurent pour la première fois la permanence opérationnelle depuis Lann-Bihoué, à bord de leur avion Rafale biplace
- **Octobre 2012** : premier exercice « Kukri » avec accrochage d'armes conventionnelles réelles (SCALP, AASM, GBU) lors d'une montée en puissance puis vol de réaction
- **2013** : le 1/91 « Gascogne » et le 2/91 « Bretagne » prennent part à l'opération « Serval » au Mali

La mission de dissuasion nucléaire implique des entraînements à des missions offensives dans la profondeur au travers de raids de bombardement de longue durée. Effectuée par les avions de chasse biplaces des FAS, par tous les temps, en basse altitude et à grande vitesse, au travers de lignes de défense ennemies, elle est portée par l'ensemble des moyens de l'armée de l'air.

Inscrite depuis toujours dans son expertise, l'aptitude à frapper à longue distance sous faible préavis dans une ambiance de guerre électronique a été transmise à l'ensemble des équipages de l'armée de l'air comme en témoignent les opérations récentes.

Ainsi, en plus d'assurer le contrat de posture de la dissuasion, les équipages des FAS contribuent aux missions conventionnelles de l'armée de l'air, tant en métropole qu'à l'extérieur des frontières.

3 questions au Général de corps aérien Patrick Charaix, Commandant des forces aériennes stratégiques



Quelles sont les principales missions des FAS ?

La mission principale des FAS depuis 50 ans est de concourir à la dissuasion, c'est-à-dire protéger la nation, territoires et départements d'outre-mer inclus, aux côtés de la FOST contre toute agression visant ses intérêts vitaux.

Assujettie à un contrat de posture permanent fixé par le Président de la République, cette mission nécessite des moyens dédiés (dont environ une soixantaine d'aéronefs : C 135 FR, Mirage 2000N, Rafale) préparés et mis en œuvre par le commandement des FAS.

Par ailleurs, compte tenu de la polyvalence du Rafale, les FAS contribuent également depuis le 16 juillet 2012 au dispositif de permanence opérationnelle, bras armé de la défense aérienne, au moyen de Rafale de l'Escadron de Chasse 1/91 « Gascogne » de Saint-Dizier.

Ainsi, les FAS concourent aux deux missions stratégiques de l'armée de l'air : souveraineté de l'espace aérien national et dissuasion.

Quelles sont les particularités des unités FAS et de leur personnel ?

Les FAS représentent 1350 aviateurs (dont un Etat-major à 130) soit moins de 3% des effectifs de l'armée de l'air. Outre l'Etat-major installé à Villacoublay, les unités sont réparties sur cinq bases aériennes : Taverny, Brétigny-sur-Orge, Saint-Dizier, Istres et Avord.

Entre les bases et l'Etat-major, le dialogue est permanent. Cette structure de commandement à taille humaine est donc à la fois hiérarchisée et réactive.

La particularité du personnel des FAS repose sur une préparation mentale et opérationnelle pour que tout soit mis en œuvre pour le succès de la mission : le tir du missile. Cette mission particulière a longtemps poussé à une spécialisation des équipages de Mirage IV et Mirage 2000 N, mais désormais, par la polyvalence du Rafale, outre la mission de permanence opérationnelle, les équipages sont systématiquement engagés en opérations extérieures.

Quel bilan pour la participation des FAS lors des dernières missions en opérations extérieures ?

Les moyens des FAS ont participé à l'opération « Harmattan » en Libye, durant laquelle 25% des bombes ont été tirées par les Rafale de l'EC 1/91 « Gascogne » et les Mirage 2000N de l'EC 2/4 « La Fayette ».

Plusieurs tankers se relaient en permanence en Afrique et les Rafale biplaces du 1/91 Gascogne sont actuellement déployés à N'Djamena depuis avril dans le cadre des opérations aériennes au-dessus de la bande sahélo-saharienne. Les missions réalisées dans le cadre de l'opération « Serval » sont souvent réalisées au cours de vols longs, comportant plusieurs ravitaillements, comparables à l'entraînement quotidien au titre de la dissuasion. Les équipages des FAS y sont habitués. Ainsi, on peut affirmer qu'entre missions conventionnelles et de dissuasion, le partage d'expérience s'effectue sur le principe « gagnant-gagnant ».



Démonstration du meeting : assistance à un Cirrus par un Mirage 2000, posé du Cirrus avec un Fennec de la MASA et interception de la gendarmerie



© Armée de l'air – Un Fennec surveille le ciel

La Posture permanente de sûreté (PPS), sous la conduite de l'armée de l'air, a pour objectif de réagir à tout événement se déroulant en vol afin de faire respecter la souveraineté nationale dans l'espace aérien français et d'assurer la défense du territoire contre toute menace aérienne.

La Permanence Opérationnelle (PO) s'inscrit dans une mission de service publique interministérielle permanente qui s'est renforcée dans le cadre de la lutte contre le terrorisme. Elle démontre une forte réactivité grâce à une chaîne décisionnelle courte.

La PPS permet de faire face à des menaces variées en proposant des actions proportionnées et adaptées à chacune d'entre elles.

Pour raisons de sûreté et de confidentialité, le ciel de Paris est interdit de survol. Tout écart de route ou de comportement peut donner lieu, sur ordre du Commandant de la Défense Aérienne et des Opérations Aériennes (CDAOA), au déclenchement d'une alerte MASA (Mesures Actives de Sûreté Aérienne). Faisant appel à des moyens actifs (intercepteurs ou armement sol-air), ces mesures permettent de rechercher l'identité d'un aéronef, d'observer son comportement, de lui faire appliquer une obligation, une restriction ou une interdiction, de l'avertir (tir de semonce), voire de le détruire. La phase de vol est soumise à un suivi systématique comparant en permanence le trajet décrit dans le plan de vol et la trajectoire réelle de l'avion. En quelques minutes, un hélicoptère Fennec, un Mirage 2000 C ou un Rafale peuvent décoller et prendre l'intrus en chasse.

Le dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA) :

Lors d'événements particuliers comme les sommets internationaux ou les commémorations, le CDAOA met en œuvre, à la demande du cabinet du Premier ministre, un DPSA. Cela consiste à engager des moyens de détection et d'intervention supplémentaires, afin d'augmenter le niveau de protection aérienne sur une zone géographique particulière pour une période donnée. Il s'agit donc d'une adaptation de la PPS s'appuyant sur les moyens de l'armée de l'air.

Au total, 24 heures sur 24, quelques 900 personnes sont prêtes à faire face à toute menace aérienne. Et près de 520 autres sont en astreinte pour renforcer ce dispositif.

En 2013, 11 000 aéronefs ont transité quotidiennement dans le ciel français :

- † Les avions de chasse de la PO ont effectué 789 sorties dont 67 sur alerte réelle (39 pertes de contact radio, 11 interceptions et 5 assistances en vol)
- † Les hélicoptères de la PO ont effectué 422 sorties dont 117 sur alerte réelle (102 missions de surveillance et 15 missions d'interceptions)
- † Le CDAOA comptabilisait 89 survols de zones interdites temporaires, 61 survols de sites sans autorisation, 41 infractions relevées et 37 mesures POLAIR (intervention au sol de la gendarmerie auprès des contrevenants)

L'engagement opérationnel de l'armée de l'air ne se résume pas à la mission de sûreté aérienne. Elle assure, notamment, sous tutelle du ministère chargé des transports, la direction générale des opérations de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse. Cette mission s'exerce au profit de tous les usagers de l'espace aérien, quelles que soient leur origine et affiliation, privées et étatiques. Ce sont les mêmes personnes et moyens, renforcés d'unités terre, marine ou de la sécurité civile qui effectuent cette mission de protection au profit des citoyens.

Focus sur le programme « Air Command and Control System (ACCS) »

Le programme ACCS est un programme OTAN initialisé en 1981, dans le cadre de la rénovation des systèmes sol de commandement et de contrôle. Aujourd'hui, la France, l'Allemagne, la Belgique et l'Italie sont chargés de la validation de ce programme.

Fondé sur des technologies de pointe, l'ACCS offrira aux pays européens membres de l'Alliance un système unifié de commandement et de contrôle. Il permettra le partage de données opérationnelles sur un réseau de communication à haut débit. Outre le contrôle et la surveillance, son domaine d'emploi recouvrira la programmation et la conduite des opérations aériennes qui, en ce qui concerne la France, pourront être menées depuis Lyon, au-dessus et au-delà du territoire national. Les centres de détection et de contrôle de Lyon et de Conq-Mars-La-Pille accueilleront prochainement ce nouveau système au sein de leurs structures.

3 questions au Général de corps aérien Thierry Caspar-Fille-Lambie, Commandant la Défense Aérienne et les Opérations Aériennes



Quelles sont les missions de la PPS ?

La mission de sûreté aérienne est confiée directement par le Premier Ministre au Commandant de la défense aérienne et des opérations aériennes, afin de faire respecter la souveraineté nationale dans l'espace aérien français et d'assurer la défense du territoire contre toute menace aérienne. Cette mission permanente s'appuie sur des moyens de détection (réseaux radars militaires et civils), des moyens d'intervention (avions de chasse et hélicoptère en alerte), de coordination et de décision (le CNOA à Lyon Mont-Verdun assurant un suivi 24/7 de la situation aérienne). Ce socle peut être renforcé par des moyens complémentaires, notamment à l'occasion d'évènements d'importance majeure (cérémonies de commémorations du débarquement en Normandie, du 14 juillet ou lors de sommets de chefs d'état) et cela sur décision politique.

Dans quels cas déclenche-t-on une PO ?

La permanence opérationnelle est en alerte H24 et permet de couvrir l'ensemble du territoire. Elle est mise en oeuvre dans des délais de quelques minutes dès qu'un comportement anormal est reporté au CNOA ou qu'un doute émerge sur le bon déroulement d'un vol (perte de contact radio avec les organismes de contrôle,...). Elle est également activée lors de la protection d'évènements de haute importance, comme des cérémonies internationales ou des sommets de chefs d'états se tenant sur le territoire français. Enfin, la PO peut également être sollicitée pour porter assistance à un appareil qui serait en difficulté, rencontrant par exemple des problèmes techniques ou de mauvaises conditions météorologiques.

Combien d'interceptions en 2013 ? Le nombre d'interventions est-il en augmentation ?

En 2013, la PO chasse a réalisé 67 sorties, notamment pour intervenir sur des avions dont le contact radio avait été momentanément perdu avec les organismes de contrôle civils. Certaines missions ont permis d'intercepter des appareils ayant commis des infractions, comme la pénétration de zones interdites, mais également de porter assistance à des appareils en difficulté.

Au fil des années, ces chiffres sont en diminution car les usagers aéronautiques civils sont davantage sensibilisés, grâce aux différentes actions d'information du CDAOA, sur la réglementation et les risques à l'enfreindre. De la même manière, les organismes de contrôle civils et les compagnies aériennes sont plus attentifs sur la nécessité de maintenir les contacts radio en permanence.

XIV. Tableau de la Recherche et Sauvetage au Combat



Démonstration du meeting : passage de 2 Rafales, dépose en corde lisse d'un groupe de CPA (Commando Parachutiste de l'Air) et récupération d'un survivant avec extraction en grappe depuis un Caracal.



© Armée de l'air – Mission RESCo avec un Caracal

En cas d'éjection d'un pilote en zone hostile, une mission de « Recherche et sauvetage au combat » (RESCo) est déclenchée. Un groupe d'opération aérienne est envoyé par hélicoptère (SA 330 PUMA ou depuis peu l'EC 725 CARACAL) afin de récupérer l'équipage en zone hostile. Il s'agit d'une opération aérienne combinée dont l'envergure est modulable en fonction de la situation tactique. Cette opération implique de deux hélicoptères à plusieurs dizaines d'aéronefs, en fonction de la nécessité, afin de sécuriser l'espace aérien par des avions de défense aérienne ou de sécuriser au sol la zone proche du lieu d'éjection par des avions d'appui. Cela implique la présence d'avions de commandement et de contrôle embarqué de type E3F et d'avions de ravitaillement en vol de type Boeing C135 FR.

Le Commando Parachutiste de l'Air N°30 (CPA 30) est le segment sol de la mission RESCo. A ce titre, c'est le pôle d'excellence en matière de récupération et de sauvetage. Ces missions nécessitent également d'avoir, au sein de l'équipage, du personnel capable de médicaliser, si nécessaire, le pilote éjecté. L'EH 01.067 « PYRENEES » est ainsi la seule unité de la défense qui soit dédiée à la recherche et au sauvetage au combat au profit de l'ensemble des forces armées.

En alerte en permanence, les équipages doivent être prêts à décoller dans de courts délais. Ils embarquent systématiquement avec des commandos du CPA 30 de Bordeaux chargés de sécuriser et d'exfiltrer le personnel éjecté. Ces missions Resco sont très exigeantes, le personnel de l'unité détachée se doit d'être réactif. La réussite de cette mission délicate est le fruit d'un entraînement, d'un engagement et d'une coordination de haut niveau.

Les 100 ans de la 1ère mission aérienne spéciale

Il y a un siècle, pour la première fois, une mission aérienne pénétrait les lignes ennemies pour en exfiltrer du personnel détenteur de renseignements.

Depuis, les techniques n'ont cessé de se développer pour devenir les missions RESCO d'aujourd'hui.

3 questions au Lieutenant-Colonel Guillaume Vernet, Commandant en second de l'EH 01.067 « Pyrénées »



Dans quelles situations fait-on appel aux unités RESCO ?

Les unités RESCO sont sollicitées dès lors qu'un équipage se trouve isolé en zone hostile. L'objectif principal de la RESCO est de retirer à l'adversaire la possibilité d'exploiter tactiquement ou médiatiquement la capture d'un militaire isolé au combat. La RESCO permet également de maintenir un haut niveau de moral au sein des unités allant au contact du feu de l'ennemi en leur apportant l'assurance qu'ils peuvent être secourus. Il s'agit d'une capacité rare en Europe. A ce titre, la France a la chance de disposer de l'EH 01.067 « PYRENEES », unité de l'armée de l'air dédiée à la recherche et au sauvetage au combat au profit de l'ensemble des forces armées. La mission RESCO est une opération aérienne permettant d'infiltrer, en toute discrétion et en s'affranchissant de la plupart des contraintes de milieu (météo, environnement, situation tactique etc...) un groupe de récupération et de sauvetage composé de commandos, afin d'exfiltrer un personnel isolé selon des procédures particulières. Cependant cette capacité fait partie d'un spectre plus large. On utilise aujourd'hui le vocable « Personnel Recovery » qui regroupe l'ensemble des capacités d'exfiltration de personnel en zone hostile, qu'il soit un militaire entraîné, équipé et aguerri aux procédures de récupération ou un civil ne possédant aucun de ces avantages.

Quelles difficultés peuvent rencontrer les unités lors d'une mission RESCO ?

Pour pouvoir déclencher une mission RESCO, il faut être en mesure de localiser et d'identifier le personnel isolé. Il est également indispensable de connaître la situation tactique pour élaborer un plan de récupération. Chacune de ces étapes peut présenter des difficultés. Elles sont traitées en amont de la mission. Durant les phases d'infiltration et d'exfiltration, les hélicoptères de sauvetage doivent être en mesure de maintenir une connaissance solide de la situation au sol et assurer leur autoprotection. La gestion de l'imprévu est en général la plus grande source de difficultés. Les équipages du « PYRENEES » s'exercent au quotidien à travailler en conditions dégradées pour pouvoir appréhender au mieux les situations les plus complexes.

En quoi consiste la mission Search and Rescue (SAR) ?

L'engagement opérationnel de l'armée de l'air ne se résume pas à la mission de sûreté aérienne. Elle assure, notamment, sous tutelle du ministère chargé des transports, la direction générale des opérations de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse.

La mission SAR s'exerce au profit de tous les usagers de l'espace aérien, quelles que soient leur origine et affiliation, privées et étatiques.

En France, il existe quatre centres de coordination et de sauvetage (CCS) : Lyon, Cinq-Mars-la-Pile, Drachenbronn et Mont-de-Marsan. Ils assurent la recherche et le sauvetage (SAR - search and rescue) des aéronefs. Ces centres veillent en permanence aux fréquences de détresse. Ils assistent également les aéronefs civils et militaires (français et étrangers) qui se trouvent en difficulté. Sous les ordres de la haute autorité de défense aérienne, le CCS coordonne les actions de recherche et de secours aux victimes d'accidents aériens. Pour y parvenir, le centre dispose de moyens (personnel et aéronefs) qui sont mis en alerte 24h/24 et les recherches se déroulent en coordination avec les nombreux organismes étatiques. L'EH 01.067 « Pyrénées » participe à ses missions SAR (ex : intervention sur le naufrage d'un cargo à Anglet le 5 février 2014).

Zoom sur les missions Search and Rescue (SAR) :



© Armée de l'air – Mission SAR

Les missions SAR ont pour objectif d'assurer la recherche et le sauvetage des occupants de tout aéronef civil ou militaire en détresse en temps de paix. Elle a également pour but de permettre, sur demande, une participation aéronautique à toutes opérations de sauvetage de vies humaines sur terre et en mer.

De jour comme de nuit, les pilotes, les mécaniciens d'équipage, les sauveteurs plongeurs ainsi que les médecins du service de santé des armées sont en alerte, prêts à effectuer des sauvetages aéroterrestres et maritimes embarqués dans des hélicoptères Puma et Caracal.

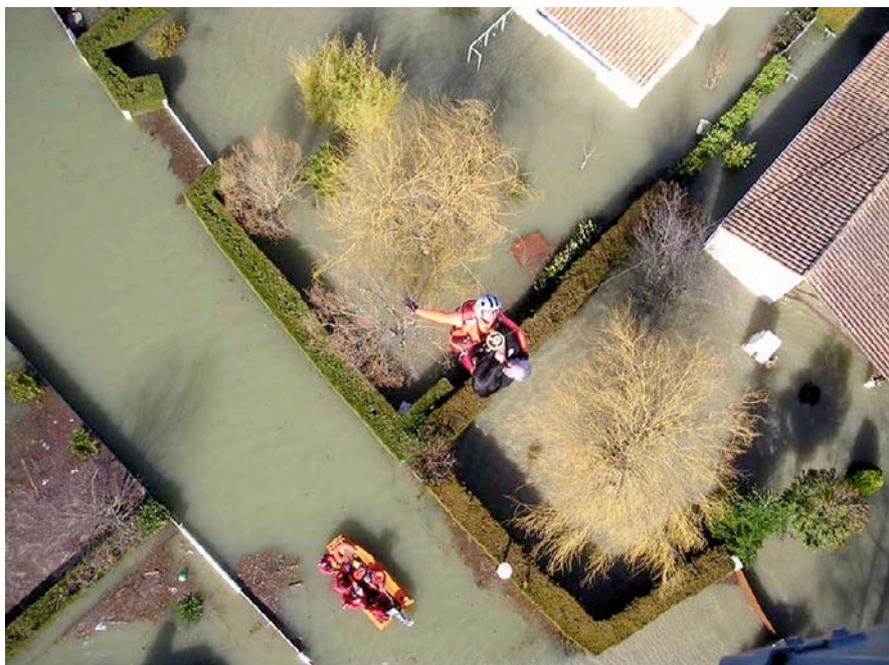
En 2013, l'armée de l'air réalisait 27 missions de SAR réelles permettant ainsi de secourir 11 personnes.

Zoom sur la coordination dans la 3^e dimension :

La coordination dans la 3^e dimension (C3D) lors d'une crise ou d'une catastrophe naturelle sur le territoire national a pour objet d'optimiser la réactivité, la coordination et l'efficacité des moyens aériens militaires et civils de l'Etat engagé mais également de clarifier les responsabilités et définir une organisation de l'action dans la 3^e dimension de façon à l'intégrer dans la planification gouvernementale et de sécurité civile.

Concrètement, à chaque fois qu'une situation de crise engage des moyens aériens de l'Etat, la C3D permet de mettre en place un dispositif de sécurité des vols et d'optimisation des moyens.

En cas de situation de crise, le centre de planification et de contrôle des opérations (CPCO) autorise sur demande préfectorale la mise à disposition des hélicoptères SAR ou RESCo. Les hélicoptères MASA, utilisés dans le cadre des missions PPS, peuvent également être mis à disposition après avoir obtenu l'accord du CDAOA. Ils rejoignent un pool géré par le centre opérationnel de zone concerné, lui-même sous la responsabilité du Préfet de zone ou départemental en fonction de l'étendue de la crise.



© DR – Intervention SAR pendant la tempête Xynthia – février 2010



Démonstration du meeting : passage d'un Epsilon, d'un Grobe, d'un Cirrus et d'un PC 21 suisse.

Les relations internationales militaires et les coopérations qui en découlent font le succès des opérations aériennes présentes et futures. Interopérabilité, connaissance et confiance mutuelles, entraînements conjoints sont indispensables à tout engagement militaire en coalition. La 3^{ème} dimension, par essence sans frontière, est un catalyseur puissant de coopération. En outre, le contexte actuel pousse l'armée de l'air comme l'ensemble du ministère à rechercher des synergies au travers de projets de mutualisation pour acquérir ou conserver certaines capacités.

Ainsi, qu'il s'agisse de mener des opérations ou de construire les capacités futures, l'avenir est multinational. Dans cette perspective, l'armée de l'air soutient pleinement la construction de l'Europe de la Défense et sa dimension Air. L'expérience et la crédibilité opérationnelles des ailes françaises acquises en opération et au travers de ses missions permanentes agit comme un puissant fédérateur et permet à la France d'être un acteur majeur et légitime dans ce domaine.

Le partenariat de l'armée de l'air et de la Luftwaffe sur la formation commune A400M est emblématique de cette dynamique européenne. Dans le cadre de la lutte contre les menaces aériennes transfrontalières, l'armée de l'air a renforcé sa coopération avec 6 pays : l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la Grande-Bretagne, l'Italie et la Suisse. Ces accords transfrontaliers permettent, à un avion de chasse assurant la police du ciel de suivre un aéronef au-delà de nos frontières, jusqu'à sa prise en compte par un avion de la permanence opérationnelle du pays survolé. L'EATC (*European Air Transport Command*) basé à Eindhoven aux Pays-Bas a permis une utilisation plus efficace des moyens de transport aérien et de ravitaillement vol dont disposent les pays membres. Le ciel unique européen a pour objectif d'instaurer des règles de gestion communes du trafic aérien dans l'Union européenne.

En parallèle, l'armée de l'air contribue également au retour dans la structure militaire intégrée de l'OTAN en y assumant d'importantes responsabilités (commandement d'ACT notamment) et en participant aux projets structurants de l'Alliance (réforme de la NCS, NATINAMDS, AGS, etc.).

Le développement de nouveaux partenariats dans le cadre de nos accords de coopération militaire ou la contribution de l'armée de l'air au soutien aux exportations de défense constitue également un défi majeur pour l'avenir. A ce titre, les partenariats stratégiques noués avec les pays du Golfe comme par exemple le Qatar, les EAU ou encore l'Arabie-Saoudite sont très importants pour la défense des intérêts français et la stabilité régionale. La participation de certains de ces pays aux côtés de l'armée de l'air lors des récentes opérations démontre l'intérêt de tisser des relations bilatérales de confiance. L'armée de l'air joue également un rôle majeur en Asie au travers de nombreux projets de coopération avec l'Inde (exercice GARUDA) ou la Malaisie (A400M).



© DR - Patrouille mixte illustrant la coopération franco-allemande

Les relations bilatérales sont évidemment au cœur de ces différents défis car avant d'envisager des alliances complexes, les projets les plus efficaces naissent souvent de partenariats en forum restreint de deux ou trois pays, mais d'une façon générale, coopérations bilatérale et multilatérale se nourrissent mutuellement. La coopération étroite avec la Belgique a abouti à la formation commune des pilotes de chasse élargie ensuite à d'autres partenaires. Certaines coopérations bilatérales sont

incontournables compte tenu des liens privilégiés entretenus. Il s'agit bien évidemment des Etats-Unis partenaire opérationnel majeur avec lequel l'armée de l'air coopère dans tout le spectre d'activités bilatérales. Le Canada occupe aussi une place de 1^{er} rang en matière d'échanges de personnel, de préparation opérationnelle. La Grande-Bretagne est quant à elle un allié majeur européen au plan opérationnel dans le cadre notamment de la composante Air du projet de corps expéditionnaire interarmées franco-britannique (CJEF).

Le 1^{er} échange RAFALE/TYPHOON témoigne ainsi du haut niveau d'intégration des forces aériennes franco-britanniques.

La coopération avec l'Italie devrait encore se renforcer avec les perspectives de coopérations concernant le drone MALE Reaper. Cette liste de partenaires majeurs de l'armée de l'air n'est bien sûr pas exhaustive et bien d'autres pays font l'objet de partenariats ciblés dans l'intérêt des deux parties.

3 questions au Colonel Hugues Pichevin, Chef de la Cellule de Coopération Bilatérale



Dans quel domaine l'armée de l'air coopère-t-elle avec d'autres pays ?

Les opérations de grande ampleur menées conjointement dans le cadre de l'OTAN, de l'Union Européenne ou en coalition reposent sur une interopérabilité importante et une très bonne connaissance mutuelle. Cette coopération tend à se développer au-delà de nos alliés occidentaux pour consolider ou construire des partenariats relations à travers le monde entier.

*Les Etats-Unis, la Grande Bretagne et l'Allemagne, occupent une place prépondérante en matière de **coopération axée** prioritairement **sur la préparation opérationnelle** de nos unités aériennes. Cependant, la coopération avec ces trois partenaires majeurs n'occulte pas les relations historiques entretenues avec les autres armées de l'air occidentales dont le Canada, l'Espagne, l'Italie ou la Belgique ou des liens plus récents tissés avec d'autres pays en Europe.*

L'armée de l'air a depuis longtemps élargi ses coopérations dans le but de préparer l'avenir et dans le cadre de ses actions de coopération. Ainsi, elle s'est tournée vers

des partenariats ciblés en Asie, Océanie et Amérique du Sud en entretenant des relations privilégiées avec les armées de l'air indienne, malaisienne singapourienne, brésilienne ou australienne, par exemple, avec des activités réalisées autant que possible avec des moyens stationnés en métropole ou outremer.

Par ailleurs, compte tenu des enjeux sécuritaires, le Proche et Moyen-Orient est une zone stratégique où l'armée de l'air bénéficie de points d'appui majeurs (FFDJ) et FFEAU via la BA 104 d'Al Dhafra) dans le cadre de sa mission de projection. La coopération bilatérale avec les pays du Moyen-Orient, est à la fois centrée sur l'accompagnement de nos équipements et sur l'objectif consistant à consolider notre capacité à réaliser conjointement des opérations avec certains de nos partenaires majeurs du golfe Arabo-persique (Arabie Saoudite, Emirats Arabes Unis et Qatar).

*Les rives sud de la Méditerranée et l'Afrique constituent également une zone complexe où la **coopération** est essentiellement **structurelle** en appui de l'action menée par le ministère des affaires étrangères (DCSD) et en appui de nos opérations.*

*En marge de la coopération bilatérale air, une **coopération opérationnelle** existe au travers des activités réalisées par les forces aériennes pré-positionnées sous l'égide de l'état-major des armées et des COMFOR (Commandant des forces) ou déployées dans le cadre des opérations.*

Pouvez-vous nous donner quelques exemples de coopération ?

La zone Europe/Amérique du Nord est la plus dynamique et la plus dense en termes d'activités bilatérales avec plusieurs « poids lourds » dont les Etats-Unis, la Grande-Bretagne et l'Allemagne, et quelques partenaires majeurs tels le Canada, la Belgique, et l'Italie.

L'Asie fait l'objet de coopérations renforcées (Malaisie, Inde, Singapour) en lien avec l'accompagnement de nombreux prospects et l'utilisation d'équipements similaires. Contrainte par l'éloignement géographique, cette coopération est malgré tout importante, mais parfaitement ciblée. L'exercice Garuda et une longue tradition d'avions de chasse de même type structurent notre coopération avec l'Inde tandis que la formation constitue l'ossature de nos relations avec Singapour dont nous accueillons un escadron à Cazaux. Les forces aériennes guyanaises contribuent pleinement à notre coopération en Amérique du sud.

La zone Proche et Moyen-Orient (PMO) est une zone complexe dont les enjeux en matière d'exportations d'armement et au plan politique et stratégique sont importants. Dans le domaine opérationnel, l'activité repose en grande partie sur la coopération avec les Emirats Arabes Unies (EAU) et l'Arabie Saoudite notamment via les moyens des FFEAU et des FFDJ.

Quelle est la valeur ajoutée des missions de coopération ?

L'armée de l'air coopère avec de nombreux partenaires dans trois volets principaux interdépendants : la coopération opérationnelle, le rayonnement et enfin, en tant qu'utilisateur de matériel de l'industrie de défense et d'armement française et européenne.

Ainsi, les engagements opérationnels, réalisés le plus souvent en coalition avec des alliés occidentaux, nécessitent une connaissance mutuelle entretenue au travers de structures multilatérales mais également en bilatérale au travers d'exercices, d'échanges et du réseau du personnel en poste permanent à l'étranger. Parallèlement, les partenariats interalliés et internationaux se renforcent et se densifient tandis que le rayonnement de l'armée de l'air contribue à la mise en place d'un environnement international favorable à nos intérêts. Enfin, le soutien aux exportations sollicite les moyens de l'armée de l'air afin de démontrer la valeur de nos équipements et, le cas échéant, d'accompagner des armées de l'air partenaires en formant leur personnel la base de l'expérience et des savoir-faire de l'armée de l'air.

XVI. Tableau de la Formation



Démonstration du meeting : passage de 3 Alphajet de l'ETO, 3 M346, 3 Alphajet belges

La performance de l'armée de l'air repose avant tout sur ses forces morales. C'est pourquoi elle accorde une place primordiale à la formation.

De ses écoles, à ses formations diverses tout au long de la carrière en passant par les échanges internationaux, l'armée de l'air permet à son personnel d'être toujours opérationnel et de pouvoir réaliser les missions de protection, de dissuasion et d'intervention qui exigent réactivité et permanence.

Exemples internationaux de formation :

- ✦ Formation de pilotes belges sur la base aérienne 120 de Cazaux
- ✦ Partenariats de formation franco-britannique et franco-allemand sur A400M
- ✦ Formation d'élèves officiers étrangers, échanges et stages internationaux

Exemples d'écoles de formation :

- ✦ **Les écoles des sous-officiers et des militaires du rang de l'armée de l'air :** ont pour missions de prendre en charge l'ensemble de la formation et de la sélection promotionnelle du personnel non officier de l'armée de l'air, d'assurer la formation technique du personnel de spécialité aéronautique des autres armées et enfin de dispenser certaines formations aéronautiques à du personnel civil du ministère de la défense
- ✦ **Les écoles d'officiers de l'armée de l'air :** elle forment tous les futurs officiers de l'armée de l'air. Elle offre l'opportunité de recevoir une formation initiale de très haut niveau dans trois domaines : formation du combattant, formation académique alliant sciences et humanités et la formation aéronautique. Suivant leur choix de spécialités, les officiers, par exemple personnel navigant (PN), peuvent poursuivre leur formation sur différents sites (Cognac, Tours, Avord, Cazaux)
- ✦ **L'Ecole de Transition Opérationnelle (ETO) : 10 Ans De Coopération Franco-Belge :** l'ETO 00.008 « René Mouchotte », membre de l'Advanced Jet Training School depuis 2004 forme indifféremment les pilotes de chasse des deux nationalités avec des moyens (avions et instructeurs) mutualisés. Cette école illustre le processus engagé pour une convergence efficiente des outils de défense européens. Une cinquantaine de stagiaires sont formés tous les ans.

Exemple de partenariats internationaux :

- ✦ Implantation du **150^e Escadron de l'Armée de l'air de la République de Singapour** (150 SQN RSAF) qui forme les pilotes de chasse singapouriens sur M346
- ✦ Présence de pilotes en échange à l'EH 1/67 « Pyrénées » à Cazaux : 1 Américain, 1 Allemand et à l'ETO : 1 Allemand, 1 Britannique, 1 Italien
- ✦ Programme « **Erasmus militaire** » et European Air Forces Academies (EUAFAs) : Allemagne, Etats-Unis, Canada, Espagne, Italie, Belgique et Japon

Présentation de « Cognac 2016 » par le Colonel Guillaume Letalenet, Adjoint au chef du Bureau Plans de l'Etat-major de l'armée de l'air et Chef de projet « Cognac 2016 »



« Cognac 2016 » : formation modernisée et entraînement différencié des pilotes de combat.

« Cognac 2016 » va durablement structurer l'armée de l'air de demain. En effet, « Cognac 2016 » est le projet apporté par l'armée de l'air qui a permis à l'ensemble du ministère de réaliser des économies majeures dans la construction de la PLM 14-19, tout en conservant une haute ambition pour nos contrats opérationnels.

Affectés à Cognac, 50 pilotes en provenance des escadrons de chasse opérationnels formeront le 2nd cercle de pilotes aptes à reprendre le combat en renfort et soutien des unités dites du premier cercle. Ces pilotes verront leur activité de 180 heures de vol (hdv) sur avion de combat

remplacées par une activité de 140 hdv en mission d'instruction sur un avion d'entraînement moins onéreux à mettre en œuvre. Afin de maintenir leurs compétences, ils continueront de réaliser 40 hdv et autant en simulations sur leur avion de combat d'origine.

Le nombre d'avions de combat nécessaires sera ainsi réduit d'autant, cette réduction étant accentuée par l'augmentation de l'activité annuelle de chaque avion. C'est l'ensemble de ces deux mesures qui permettra à l'armée de l'air de rejoindre en 2019, le format de l'aviation de combat tel que fixé dans le livre blanc de la défense et de la sécurité nationale de 2013.

Dès la mise en œuvre du nouveau système, d'autres économies seront réalisées par le remplacement des Alphajets de cette phase d'apprentissage au système, les activités nécessaires à l'entraînement du second cercle et à la formation des plus jeunes étant mutualisées et non additionnées. Les économies induites seront ainsi réalisées en investissement comme en fonctionnement.

Ces pilotes du 2nd cercle, issus des unités de combat sont donc aussi les instructeurs en vol qui réaliseront leur activité d'entraînement dans le cadre de leur mission d'instruction. « Cognac 2016 » sera donc une capacité de combat indispensable à la tenue des contrats opérationnels dans le nouveau format de l'aviation de combat. Capacité qui sera mutualisée avec l'entraînement des jeunes pilotes, dans un système de formation modernisé.

Un système moderne et performant, ouvert aux coopérations internationales

Fort de l'expérience franco-belge d'AJETS et des multiples actions bilatérales, le système « Cognac 2016 » sera naturellement ouvert à plusieurs types de coopérations, échange doctrinal, échange d'instructeur ou de jeune pilote, voire formation intégrée de pilotes étrangers de type AJETS.

L'entraînement différencié comme la formation modernisée au système rendent indispensable l'acquisition d'un avion à turbo propulsion qui satisfasse pleinement aux exigences d'apprentissage des jeunes équipages, en remplacement des Epsilon et des Alphajets de l'Ecole de l'aviation de chasse.

Grâce à ses performances aérodynamiques, à son avionique de type Rafale et à l'utilisation de la simulation embarquée, certaines des compétences, aujourd'hui acquises sur Alphajet voir avion de combat, seront transmises à moindre coût sur ce nouvel avion. Le gap dans la formation vers les avions de nouvelle génération se trouvera ainsi réduit. Dans le même temps, l'ensemble des cursus de formation seront revus, avec pour objectif la réduction des taux d'échec.



3 questions au Colonel Francis Michaux, Commandant des Ecoles de formation du personnel navigant



Comment peut-on entrer dans l'armée ?

L'armée de l'air propose plus de 50 métiers/spécialités différents et recrute plus de 2 000 jeunes par an de tous les niveaux, de la 3^e au Bac+5.

A toute époque de l'année, les personnes intéressées pour intégrer l'armée de l'air peuvent se rendre dans un bureau « Air » au sein des Centres d'Information et de Recrutement des Forces Armées (CIRFA) ou d'une cellule de recrutement d'une base aérienne.

Qui peut devenir pilote ? Présenter les deux types de recrutements

Les officiers de carrière : intégration de l'Ecole de l'air sur concours à l'issue de classes préparatoires. **Age :** 17 à 22 ans.

Durée : 3 années de formation académique sanctionnées par l'obtention d'un diplôme d'ingénieur.

Flux annuel : entre 40 et 45 élèves pilotes.

Officiers Sous Contrat (OSC) : présentation au concours Elève Officier du Personnel Navigant (EOPN) possible **dès l'obtention d'un baccalauréat.**

A l'issue des épreuves de sélection réalisées à Tours (tests psychotechniques et psychomoteurs, épreuves sportives, Anglais, deux entretiens), et sous réserve d'aptitude médicale (Centre d'expertise médicale du personnel navigant), une commission statue sur l'admissibilité en filière pilote ou navigateur.

Age : 17 à 24 ans (à la date de dépôt du dossier). **Flux annuel :** entre 20 et 30 élèves pilotes

Statut : officier sous contrat permettant de servir pendant 20 ans au maximum à compter de la nomination au grade de sous-lieutenant.

Au bout de combien de temps obtient-on son macaron ?

Environ 3 ans après l'intégration à Salon de Provence pour les OSC et 6 ans pour les officiers de carrière (dont 3 années académique).

- Les étapes de la formation PN

Les élèves officiers sous contrat débutent à Salon de Provence par une formation militaire de 4 mois (dont brevet de parachutisme), suivie d'un stage d'Anglais de 8 semaines puis d'une initiation aéronautique d'environ 20 heures de vol sur planeur (à compter de fin 2014).

Les officiers de carrière sont tous issus des Ecoles d'Officiers de l'Armée de l'Air (EOAA).

D'une durée d'environ 3 ans et demi pour la filière chasse, le cursus de formation initiale pilote est identique pour tous les élèves quel que soit leur recrutement d'origine (officiers de carrière et EOPN) jusqu'en fin de phase 2a (tronc commun) à Cognac.

Stage de pré orientation en vol (5/6 semaines)

Mis en œuvre à compter de l'été 2014, ce stage de 15 heures de vol (dont 5 heures de voltige) a pour objectif d'orienter au plus tôt les jeunes candidats vers les différentes filières (pilote d'avion, pilote d'hélicoptère ou navigateur officier système d'armes).

Stage théorique (6/7 mois)

La formation des élèves pilotes se poursuit au Centre de Formation Aéronautique Militaire Initiale (CFAMI) au travers d'un module théorique de 6 mois, sanctionné par l'obtention des 14 unités de valeurs de la licence de pilote de ligne ATPL(A).

Phase 1 (2 mois)

Réalisée au CFAMI de Salon de Provence sur Cirrus SR20 et sur simulateur, ce stage de 25 heures de vol permet aux élèves pilotes d'acquies les fondamentaux du pilotage (tours de pistes, navigation VFR, vol de nuit, gestion de pannes simples, ...) et de la gestion d'un système embarqué moderne (Garmin 1000).

Phase 2 (9 ou 13 mois)

Etape importante, la phase 2a (tronc commun) détermine la filière de spécialisation des élèves pilotes (chasse ou transport). Celle-ci est réalisée sur Grob120 (40 heures de vol) à l'Ecole de Pilotage de l'Armée de l'Air (EPAA) de Cognac.

Les chasseurs poursuivent sur TB30 (85 heures de vol) avant de rejoindre l'Ecole de l'aviation de chasse à Tours.

Les transporteurs réalisent un complément sur Grob120 (40 heures de vol) avant de poursuivre leur formation sur Xingu à l'Ecole de l'Aviation de Transport (EAT).

Phase 3 (8 ou 10 mois)

Réalisée sur Alphajet à Tours (85 heures de vol - 8 mois) ou sur Xingu à Avord (140 heures de vol - 10 mois), cette phase sanctionne respectivement l'attribution du brevet de pilote de chasse ou de transport.

Les pilotes brevetés transport rejoignent ensuite leur première affectation en unité opérationnelle.

Phase 4 (filiale chasse uniquement - 6 mois)

Les pilotes brevetés Chasse rejoignent la dernière étape de leur formation à l'Ecole de Transition Opérationnelle (ETO) de Cazaux pour réaliser environ 80 heures de vol sur Alphajet modernisé (combat aérien, tir air-sol, gestion d'un environnement tactique, ...) avant leur première affectation en escadron opérationnel.

Général d'armée aérienne Denis MERCIER - Chef d'Etat Major de l'armée de l'air



Né le 04 octobre 1959 à Barcelonnette Marié et père de trois enfants

Promotion 1979 « Capitaine Caroff de Kervezec » de l'Ecole de l'air

Breveté pilote de chasse en 1983 3000 heures de vol dont 182 en missions de guerre

1983 : Pilote en escadron puis commandant d'escadrille sur Mirage F1C et Mirage 2000C, escadrons de chasse 1/5 « Vendée », 3/2 « Alsace » et 2/5 « Ile de France », Orange et Dijon

1990 : Commandant en second puis commandant de l'escadron de chasse 1/12 « Cambrésis » sur Mirage 2000C, Cambrai

1994 : Adjoint au chef du bureau emploi, Commandement de la Force Aérienne de combat, Metz

1996 : Collège Interarmées de Défense, Paris

1997 : Officier rédacteur bureau OTAN, Etat-major interarmées de planification opérationnelle, Creil

1999 : Adjoint au chef du département CJTF (Combined Joint Task Force), Etat-major du commandement Nord de l'OTAN, Brunssum, Pays-Bas

2002 : Commandant la Base aérienne 112 "Commandant Marin-la-Meslée", Reims

2004 : Adjoint puis chef du bureau plans, Etat-major de l'armée de l'air, Paris

2007 : Général adjoint sous-chef performance synthèse, Etat-major de l'armée de l'air, Paris

2008 : Commandant des Ecoles d'officiers de l'armée de l'air, Salon de Provence

2010 : Chef du cabinet militaire du ministre de la défense, Paris

2012 : Chef d'état-major de l'armée de l'air

Promotions :

1^{er} décembre 2007 : Général de brigade

1^{er} juin 2010 : Général de division

1^{er} février 2011 : Général de corps aérien

17 septembre 2012 : Général d'armée aérienne

Décorations :

Commandeur de la Légion d'Honneur

Officier de l'Ordre National du Mérite

Colonel Laurent Thiébaud Commandant de la Base aérienne 120 et Commandant de la Base de Défense de Cazaux



Né le 06 novembre 1969 à Saint-Dié (88). Marié, père de 3 enfants.

Entré au service le 04 septembre 1989 à l'Ecole de l'air Breveté pilote de chasse le 26 janvier 1993.

Totalise 2200 heures de vol dont 1750 sur Mirage 2000.

1993 : Affecté sur Mirage 2000D à l'EC 01.003 « Navarre » à Nancy.

1998 : Qualifié chef de patrouille.

Chef de la deuxième escadrille de l'EC 03.003 « Ardennes » à Nancy.

1999 : Affecté à l'Ecole de l'air de Salon de Provence en tant que chef de brigade.

2001 : Adjoint au chef des opérations de l'EC 01.003 « Navarre » à Nancy.

2003 : Intégration de la 11ème promotion du CID.

2004 : Commandant en second puis commandant de l'EC 02.003 « Champagne » à Nancy.

2007 : Adjoint au chef de la Division relations internationales et expert appui chasse à l'Etat-major du Commandement des opérations spéciales (EM COS).

2010 : Adjoint au chef de la division programmation du Bureau Plans/EMAA Paris.

2012 : Chef de la division programmation du Bureau Plans/EMAA Paris.

2013 : Commandant de la Base aérienne 120 et Commandant de la Base de Défense de Cazaux.

Expérience opérationnelle

Participation au conflit du Kosovo à partir d'Istrana (Italie)

Mise en place du premier détachement HERACLES à Manas (Kirghizistan)

Nouvelle participation aux opérations en Afghanistan en tant que commandant de détachement chasse à Douchanbé (Tadjikistan) en 2006

Promotions

2009 : Colonel

Décorations

Croix de guerre des théâtres d'opérations extérieurs avec étoile d'argent (citation à l'ordre de la division aérienne obtenue lors du conflit du Kosovo)

Croix de la valeur militaire avec deux étoiles de bronze (deux citations à l'ordre de la brigade aérienne obtenues lors de l'opération HERACLES)

Chevalier de la légion d'honneur

Général Valérie André



Née le 21 avril 1922 Strasbourg.

Années de service : 1949 – 1981.

Docteur en médecine en 1948, Valérie André s'engage en 1949 pour servir en Indochine.

Affectée à Saïgon, pendant deux ans elle se perfectionne en chirurgie de guerre et acquiert le brevet de pilote d'hélicoptère, orientant sa carrière dans la voie toute nouvelle des évacuations médicales hélicoptérées.

Elle totalise, dans des conditions périlleuses, 129 missions de guerre comme pilote d'hélicoptère et évacue, seule à bord, 165 blessés.

Cinq citations avec croix de guerre TOE, dont quatre à l'ordre de l'armée, ainsi que la croix de chevalier de la Légion d'honneur pour faits de guerre viennent récompenser sa brillante conduite au feu.

En 1952, elle est intégrée dans les cadres de l'armée d'active avec le grade de médecin capitaine. De retour en France, elle rejoint le centre d'essais en vol de Brétigny-sur-Orge.

Affectée en 1959 en Algérie, elle y effectue 356 missions en tant que pilote. Deux citations à l'ordre du corps aérien avec croix de la valeur militaire lui sont attribuées.

Médecin-chef de la base aérienne de Villacoublay, puis conseiller du Commandement du transport aérien militaire (COTAM), elle est la première femme à être nommée officier général. C'est au poste de directeur du service de santé de la 2e région aérienne qu'elle quitte le service actif en 1981.

Grand croix de la Légion d'honneur et grand croix de l'ordre national du Mérite, le médecin général inspecteur (2S) Valérie André est également titulaire de la médaille de l'aéronautique et de la médaille de vermeil d'honneur du service de santé des armées.

Décorations :

- Chevalier de la Légion d'honneur le 25 février 1953, elle est élevée à la dignité de Grand-croix de la Légion d'honneur le 19 décembre 1999
- Grand-croix de l'Ordre national du Mérite en 1987, première femme à recevoir cette distinction
- Croix de guerre 39/45 avec 7 citations
- Croix de guerre des Théâtres d'opérations extérieurs
- Médaille de la Valeur Militaire / Médaille de l'Aéronautique / Médaille du Combattant Volontaire (1944) / Médaille commémorative de la campagne d'Indochine / Médaille de Vermeil du service de santé
- Grande Médaille d'or de l'Aéro-club de France
- Legion of Merit (États-Unis)
- Ordre national du Vietnam, et Croix de la Vaillance

Capitaine Claire Merouze



Pilote de Rafale au sein de l'escadron de chasse 1/7 « Provence »

Après six années de formation, elle devient major de sa promotion et est affectée sur la base aérienne de Saint-Dizier, fin janvier 2012.

Première femme pilote de Rafale, elle entame, dès lors, sa phase de formation au sein de l'escadron de transformation Rafale 2/92 « Aquitaine », avant son affectation à l'escadron de chasse 1/7 « Provence ».



Aéronautique & Défense : Secteurs clés pour l'économie Aquitaine

- † **L'Aquitaine** au cœur d'un des plus grand bassin d'emplois aéronautique en Europe, avec **40 000 emplois industriels**
- † **Une identité industrielle duale** : Complémentarité de programmes civils et militaires comme témoin de l'excellence technologique de l'Aquitaine
- † Les principaux leaders internationaux sont présents en Aquitaine **Dassault Aviation, CEA, Groupe Safran** (Herakles, Turbomeca, Messier Bugatti Dowty), **Airbus Defense&Space, Sogerma, Roxel, Sabena Technics, SAFT, Thales, AIA** (industrie de Défense)
- † **Un réseau de PME et ETI de haute technicité Mécanique de précision**, équipement, électronique, technologie de l'information, matériaux composites de haute performance, fonderie, traitement thermique et de surface, assemblage de grandes pièces

La Région Aquitaine soutient depuis de nombreuses années la filière aéronautique et de défense, et tout particulièrement le réseau de PME et ETI spécialisées sur lequel s'appuient les grands donneurs d'ordre de l'aéronautique civile et militaire. Pour l'aéronautique, elle engage depuis plusieurs années plus de **20 M€ par an autour de l'innovation, de la formation et du développement industriel.**

Innovation et Excellence au cœur de la politique régionale industrielle

La Région Aquitaine place la R&D et l'innovation au cœur de sa politique de soutien aux filières industrielles et en particulier à la filière aéronautique. Elle est la seule Région de France à consacrer **10 % de son budget à la recherche** (moyenne nationale de 4%). Depuis 2004, la région Aquitaine s'appuie sur les deux pôles de compétitivité, Route des Lasers et Aerospace Valley, et les 5 clusters aéronautiques pour répondre à **l'enjeu technologique** de la filière, mobiliser et impliquer les PME dans des projets de R&D d'envergure.



La formation, un socle essentiel pour l'emploi

Les enjeux en matière de formation pour la filière aéronautique sont primordiaux. Aussi, la région Aquitaine entend mener des actions ambitieuses et structurantes à l'image de la création **d'Aerocampus Aquitaine** qui, avec l'Institut de Maintenance Aéronautique, forme un cluster unique en Europe regroupant l'ensemble des voies de formation aux métiers aéronautiques, mécaniciens, techniciens et ingénieurs.

Ce dispositif a l'ambition de répondre à la croissance de la filière aéronautique qui, sur le segment de l'aviation commerciale, connaîtra une **progression de 50 % dans les 4 prochaines années et la création de plus de 500 emplois par an en Aquitaine.**

L'Usine du futur

La région Aquitaine a fait inscrire dans les plans de la Nouvelle France Industrielle, le thème Usine du Futur. L'Aquitaine est convaincue que les entreprises, quel que soit leur niveau de maturité industrielle, présentent toutes des axes de progrès. Agir sur l'organisation industrielle accroît durablement leur compétitivité.

Aussi, dans le cadre de son plan d'actions régional [2014-2020] en faveur de « l'usine du futur », l'Aquitaine a pris l'initiative de lancer un Appel à Manifestation d'Intérêt pour améliorer durablement la performance industrielle des ETI et PME. Elle accompagnera 100 entreprises.

Les paris de l'Aquitaine :

↑ Devenir le premier pôle européen de la maintenance aéronautique (MRO, MCO) :

- L'Aquitaine au cœur du pilotage des contrats de maintenance avec l'installation de la SIMMAD (Structure Intégrée du maintien en condition opérationnelle des matériels aéronautiques du ministère de la défense) Contrats 1.8 Md€/an
- Leadership industriel sur le MCO des moteurs (AIA, SAFRAN TM), la maintenance avion (Dassault, Sabena technics) et systèmes (Thales)
- Aerocampus, centre de référence européen pour la formation aux métiers de la maintenance

↑ Construire l'aéronautique de demain avec les systèmes de drones :

- Cluster AETOS : Fédérer les acteurs aquitains autour des drones pour mieux saisir les opportunités de marchés civils et militaires (50 acteurs industriels et académiques)
- CESA, un centre d'essais unique en Europe pour les drones civils
- AQUIDRONES pour révéler les utilisateurs civils (agriculture, environnement, sécurité, infrastructures...) des systèmes de drones



Le Conseil Régional d'Aquitaine est partenaire des salons ADS Show et UAV Show les 9,10 et 11 septembre 2014

ENSEMBLE

nous partageons ces compétences



COBAS



Communauté d'Agglomération

Bassin d'Arcachon Sud

Communauté d'Agglomération du Bassin d'Arcachon Sud

2, allée Espagne BP 147

33311 ARCACHON CEDEX

Tél. : 05 56 22 33 44

www.agglo-cobas.fr

Dune du Pilat

Prés salés ouest

Ile aux oiseaux

Banc d'Arguin

Lac de Cazaux



LA TESTE DE BUCH

*"une expérience unique
entre émotions et sensations"*



www.latestedebuch.fr



Photos - SIBA - B. Ruiz / © Armée de l'air

XXI. La Teste de Buch



La Teste de Buch est, la 6^{ème} commune de France par son étendue et la ville la plus importante du Bassin d'Arcachon.

Elle a traversé les siècles en puisant son économie au sein des ressources locales apportées par la forêt et la pêche.

Jusqu'à la révolution, elle était sous la coupe du Captal de Buch, seigneur dont l'influence variait au rythme des mariages avantageux ou des privilèges royaux . Ces Captaux accordèrent aux habitants des droits d'usage sur la forêt dont on se réfère encore aujourd'hui.

Au XIX^{ème} siècle, l'économie locale prend un véritable tournant avec l'arrivée du chemin de fer et la mise en place d'une véritable ostréiculture. Le tourisme voit le jour avec la construction de la ville d'hiver à Arcachon, la station s'érigera en commune en 1857. Il en sera de même pour la presqu'île du Cap-Ferret en 1976.

Aujourd'hui La Teste De Buch, avec ses 26000 ha et ses 25 000 habitants, propose à qui veut la découvrir un éventail de paysages uniques.

La Teste De Buch, c'est, la Dune du Pilat, la plus haute dune d'Europe, fille du sable et du vent, elle bouge, se modèle, toujours changeante, elle émerveille tous ceux qui la gravissent. A ses pieds, le Banc d'Arguin, îlot de sable fin, paradis des Sternes Caugecks, mêle et démêle ses contours aux grés des courants et des marées.

La Teste De Buch, c'est aussi, l'île aux Oiseaux, et ses Cabanes Tchanquées qui semblent protéger de l'invasion, cette terre sauvage, véritable royaume de centaines d'espèces d'oiseaux sédentaires ou migrateurs.

La Teste De Buch, c'est encore, le Lac de Cazaux, l'un des plus grand lac d'eau douce de France, propice à la pêche, à la navigation, ses eaux calmes et ses berges en pentes douces font le régal des familles. Faisant le lien entre l'océan, le lac et la ville, c'est la forêt dont la résine, la poix et les goudrons ont pendant des siècles fait la réputation du savoir faire des gens d'ici.

La Teste De Buch c'est un espace unique de 40ha de Prés Salés en cœur de ville, jouxtant le port ostréicole où des milliers d'oiseaux migrateurs font escales.

La Teste De Buch est le poumon économique du Bassin d'Arcachon, grâce à son parc d'activité industrielle, à son marché réputé dans toute la région, et à son port qui bourdonne d'activités autour des pittoresques cabanes d'ostréiculteurs pour que l'huître « perle du bassin » régale les amateurs tout au long de l'année.

Venez aussi, vibrer au rythme des chevaux de l'Hippodrome, pôle régional des courses de galop et centre d'entraînement classé dans le « top 5 » des structures hippiques françaises ! Enfin La Teste de Buch peut s'enorgueillir d'avoir sur son territoire la Base Aérienne 120, qui fut créée en 1914 par le Commandant Marzac et qui est aujourd'hui un des fleurons de l'Armée de l'air française.

XXII. Les mécènes du meeting





Contacts :

✦ **BA 120 Cazaux** : Capitaine Christèle Chevalier / 06 07 64 41 14

✦ **SIRPA Air** : - Adresse générale → presse@armeedelair.com

- **Contacts pour embarquement** → Capitaine Pierre Couillot : 06 77 68 59 75

Aspirant Stéphanie Dujardin : 06 42 35 45 61

- **Contacts le jour de l'évènement** → Colonel Jean-Pascal Breton : 06 08 78 78 90

Commandant Raphael Pouyadou : 06 88 24 03 95

Capitaine Christèle Chevalier : 06 07 64 41 14

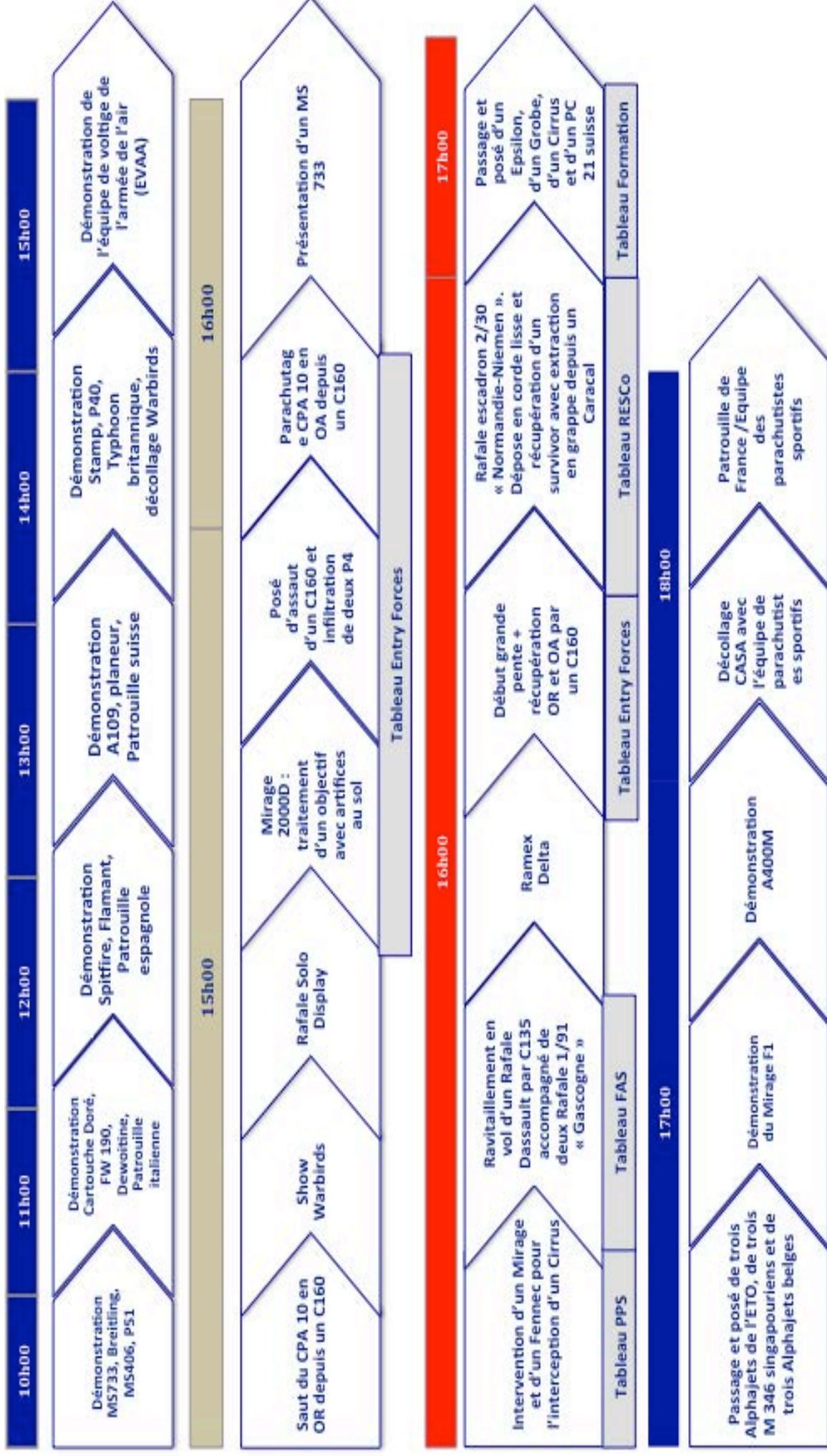
Lieutenant Antonia Buroni : 06 22 32 50 82

Adjudant-chef Fabrice Renault : 06 77 76 31 46

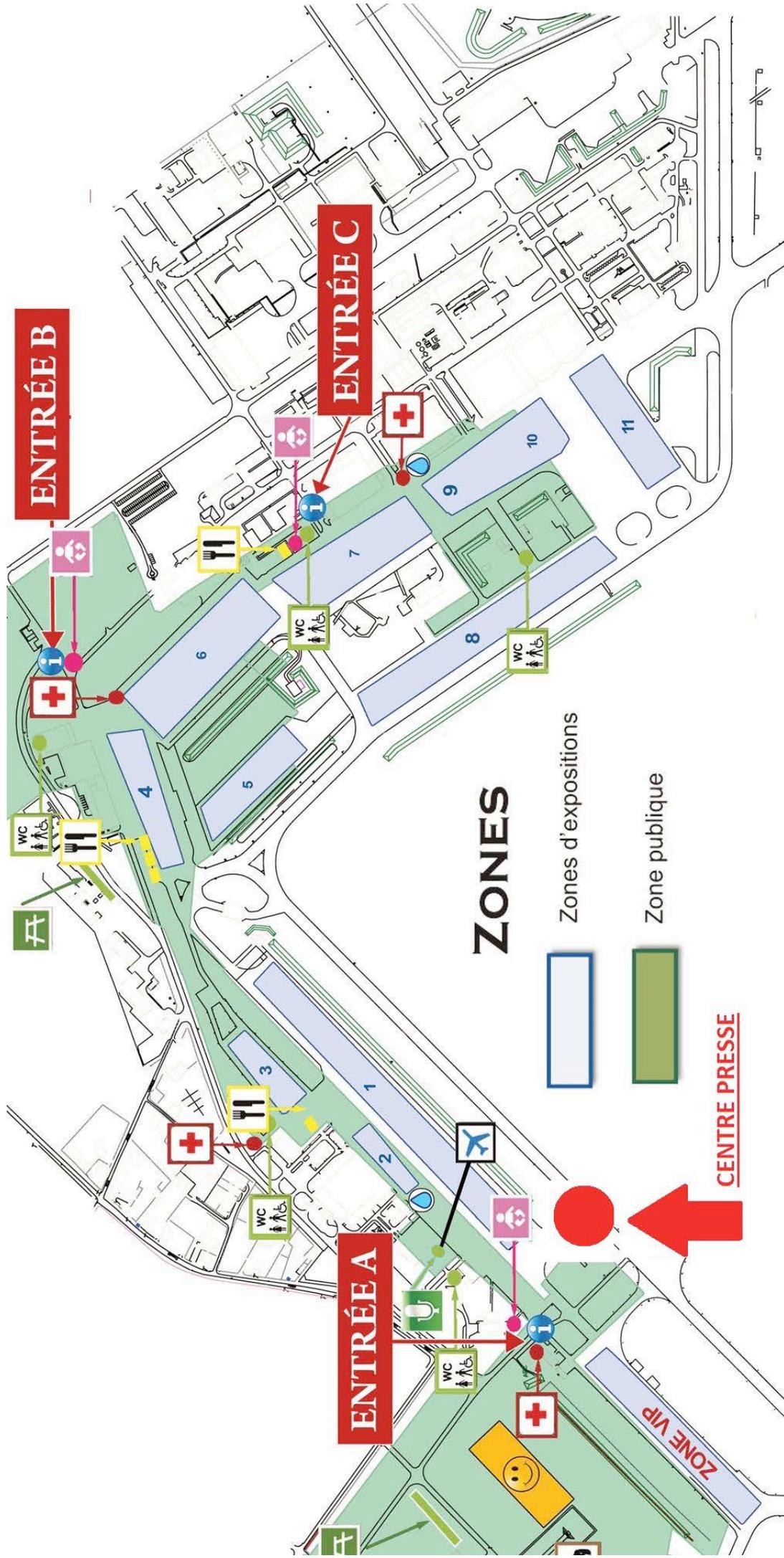
Anne-Sophie Gambier : 06 88 71 00 19



Programme du meeting



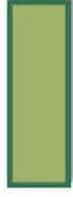
Un programme spécial pour le ministre de la défense vous sera communiqué sur place.



ZONES

Zones d'expositions

Zone publique



CENTRE PRESSE

PRATIQUE

- Animations ludiques
- Point Information
Vente de plaquette - plan
- SONO
Car Podium- annonces
- Stand de restauration

- Point boissons
- Relais Bébé
- Poste de secours
- Point Baptême de l'air (dimanche)
enregistrement des gagnants

- Stand promenade en poney
- Sanitaires
Personnes à mobilité réduite
- Aire de pique-nique

AÉRONEFS EXPOSÉS

- 1 > Patrouille de France
- 2 > Pôle école - Alphajet
- 3 > Pôle hélicoptères
- 4 > Avions de chasse
- 5 > Freccce trecolori
- 6 > Avions historiques
- 7 > Patrouille étrangère
- 8 > Patrouilles étrangères et avions historiques
- 9 > Avions du Centre d'essai en vol
- 10 > Avions de transport
- 11 > Patrouille étrangère

ENTRÉE + **Point d'informations**