MARS 2021
N° 737

AIR ACTUALITÉS

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

- TRANSMETTRE : REGARD DU CEMA
- *BARKHANE* : AVIATEURS AU SAHEL
- 10 ANS DE L'OPÉRATION *HARMATTAN*

SKYROS

PARI RÉUSSI EN ÉQUIPE

M 03007 - 737 - F: 4,50 € - RD

MINISTÈRE
DES ARMÉES
Liberté
Égalité
Fraternité

Réseaux sociaux et informations en continu

Facebook	Twitter	Instagram	YouTube	Linkedin	Snapchat	Tiktok
armeedelair SIRPA Air	@Armee_de_lair SIRPA Air	armeedelair SIRPA Air	armeedelairetdelespace SIRPA Air	DRHAA	deveniraviateur DRHAA	@devenir_aviateur DRHAA

L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE À L'ÈRE DU NUMÉRIQUE

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

Service d'information et de relations publiques
de l'armée de l'Air (SIRPA Air)
60, boulevard du Général Martial Valin 75 509 Paris Cedex 15
Tél. : 09 88 68 57 57
E-mail : redacteur.chef@armeedelair.com

Directeur de la publication :
Col Stéphane Spet, chef du SIRPA Air

Rédacteur en chef :
Lcl Christophe Dubois (57 41)
Rédacteur en chef adjoint :
Cne Alexandra Lesur-Tambuté (57 50)
Secrétaire de rédaction :
Frédérique Moysan-Yakobondé (5757)
Rédaction :
Ltt Catherine Wanner (57 38), Ltt Jennifer Medeiros (57 45),
Llt Romain Bresson (57 34), Adj Jean-Laurent Nijean (57 49),
Asp Bérengère Condemine (57 42), Manon Domenet (stagiaire)
Pierre-Édouard Jousset (stagiaire)

Conception graphique :
Sylvain Perona (57 51), Sgc Julie Mari (57 37),
Sgt Rémi Najean (57 48), Sgt Aymeric Avignon (57 32)
Photographies :
Adc Jean-Luc Brunet (57 36), Adj Sébastien Lafargue,
Sgt Julien Fechter (heureux papa de la petite
Romy), Sgt Morgane Vallé (57 56)
Iconographie :
Adj Christophe Morgado (57 53), Cal Emma Le Rouzic

Édition :
Délégation à l'information et à la
communication de la Défense
60, boulevard du Général Martial Valin 75 509 Paris Cedex 15
Publicité :
ECPAD - Karim Belguedour : 01 49 60 59 47
regie-publicitaire@ecpad.fr
Imprimerie :
Imprimerie DILA,
26, rue Desaix 75727 Paris cedex 15
IMPRIM'VERT® PEFC 10-31-2190 / Certifié PEFC
Abonnement et vente au numéro :
ECPAD : 01 49 60 52 44
routage-abonnement@ecpad.fr
Tirage 30 000 exemplaires mensuels
Dépôt légal : à parution
ISSN 0002 2152
TOUS DROITS
DE REPRODUCTION RÉSERVÉS
Les manuscrits et les photos non insérés ne sont pas
rendus. La reproduction des articles est soumise à
l'autorisation préalable de la rédaction.

ARMÉE DE L'AIR & DE L'ESPACE

32

22

50

58

ACTUALITÉS

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

16 **« TRANSMETTRE »**
Regard du chef d'état-major des Armées

OPÉRATIONS

22 ***SKYROS***
Pari réussi en équipe

DOSSIER

32 **AVIATEURS AU SAHEL**
Depuis 2014, une mission cruciale

AU CŒUR DES UNITÉS

44 **L'E-3F AWACS**
Sentinelle du ciel

50 **LE DÉTACHEMENT AIR 181**
Les ailes de l'océan Indien

56 **10 ANS DU SERVICE INTERARMÉES DES MUNITIONS**
Les munitions, nerf de la guerre

CULTURE

58 **10 ANS DE L'OPÉRATION *HARMATTAN***
Des ailes françaises dans le ciel libyen

62 **INSIGNE, LIBRAIRIE, LOISIRS, ANNONCES...**

Publicité : *[page 2 : UNÉO] - [page 15 : GMF] - [page 65 : IGESA] - [page 67 : ECPAD] - [page 68 : TÉGO]*
Couverture : *photo armée de l'Air et de l'Espace* **Poster :** *photos Adc Jean-Luc Brunet - SIRPA Air*

SKYROS

PARI RÉUSSI EN ÉQUIPE

© L.B.brunet/armée de l'Air et de l'Espace

Dans le cadre de l'entraînement à la projection de puissance, l'armée de l'Air et de l'Espace a conduit, du 20 janvier au 5 février 2021, la mission *Skyros* placée sous le commandement opérationnel de l'état-major des Armées. Interopérabilité et coopération ont rythmé ce déploiement fort du retour d'expérience de *Pégase* 2018, de l'Inde aux Émirats arabes unis en passant par l'Égypte puis la Grèce, États partenaires dans des zones stratégiques en termes de sécurité et de stabilité.

Par le ***lieutenant Catherine Wanner***
Photos ***adjudant-chef Jean-Luc Brunet***

En Égypte, les pyramides de Gizeh, dont la célèbre pyramide de Khéops, ont été survolées par les chasseurs français et égyptiens lors d'entraînements à des missions complexes au travers de scénarios offensifs et défensifs. Un espace d'entraînement grandiose…

Au soleil couchant, l'A330 Phénix s'est posé sur la base aérienne de Jodhpur, en Inde, afin de participer à l'exercice conjoint « Desert Knight 2021 ».

© J.-L Brunel/armée de l'Air et de l'Espace

Le sergent-chef Aline et le sergent-chef Adeline, logisticiennes, ont été chargées, dès le mois de septembre 2020, de recueillir les besoins en matériel de chaque détachement déployé, notamment ceux des mécaniciens.

© J.-L Brunel/armée de l'Air et de l'Espace

Pégase, le destrier ailé légendaire de la mythologie grecque, qui avait donné son nom à la mission de projection de puissance aérienne en Asie du Sud-Est à l'été 2018, a laissé sa place, en ce début d'année 2021, à un autre équidé, hellénique lui aussi, mais bien réel : Skyros. Un nom de baptême qui ne doit rien au hasard. Le choix de ce cheval miniature qui peuple l'île éponyme, située en mer Égée, est un clin d'œil à la mission très longue distance qui aurait dû se tenir en août 2020, au départ de Darwin, en Australie. Annulée en raison de la crise sanitaire de la Covid-19, elle s'est réarticulée autour de quatre escales, moins lointaines certes, mais qui ont offert autant d'activités opérationnelles aux plus de 150 Aviateurs environ mobilisés ainsi qu'une expérience humaine, forte, qu'ils n'oublieront probablement pas de sitôt.

Déployée avec eux pendant ces quinze jours de mission, j'ai été témoin de leur quotidien. Qu'ils soient pilotes, navigateurs officiers systèmes d'armes, mécaniciens, *loadmasters*, personnels navigants cabine, opérateurs de ravitaillement en vol, informaticiens, logisticiens, médecins, commissaires, pompiers, techniciens du service de l'énergie opérationnelle, fusiliers commandos, agents de transit aériens, je les ai suivis, interrogés, écoutés, de notre décollage de Djibouti, le 20 janvier, à notre retour en France, le 5 février. Aujourd'hui, mon carnet déborde de notes griffonnées à l'encre noire qui ne demandent qu'à prendre vie sur cette page blanche. De ce bureau où j'écris actuellement ces quelques lignes, je rembobine le fil de l'histoire jusqu'à parcourir des yeux les premières pages de mon calepin. C'est à la date du 19 janvier que tout commence. Sur la base aérienne (BA) 188 de Djibouti, sous un soleil de plomb, le général Laurent Lherbette, chef de mission et commandant en second le Commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA), a réuni l'ensemble des participants pour le briefing prédépart. Dans les rangs, certains arrivent tout juste de métropole, d'autres sont présents dans la Corne de l'Afrique depuis le début du mois de janvier à l'occasion d'une campagne valorisée axée sur l'*Entry Force* (entrée en premier au déclenchement d'une opération). D'ici quelques heures, tous s'apprêtent à changer de décor. Dès le lendemain matin, le dispositif composé de quatre Rafale, de deux A400M Atlas, et d'un A330 Phénix aura mis le cap sur l'Inde, vers Jodhpur. D'ailleurs, l'un des Atlas, qu'on appelle « Papa », a déployé ses ailes le matin même pour la Ville bleue du Rajasthan. À son bord, l'échelon précurseur, c'est-à-dire une petite poignée d'Aviateurs chargés de préparer l'arrivée du reste du dispositif. Et pour cause. *Skyros* nécessite une logistique bien huilée, visant à assurer le transport de 25 tonnes de fret, réparties sur seize palettes aéronautiques dites tactiques, soit 190 m³ ainsi que le déploiement de plus de 150 Aviateurs sur chacune des destinations. Le travail de ces femmes et hommes qui devanceront systématiquement d'une journée le reste de la « caravane » sur chacune des étapes est donc primordial. Ce sont eux qui s'assurent que l'ensemble des formalités – opérationnelles et soutien vie – sont bien conformes, permettant ainsi l'accueil des aéronefs et des militaires le jour J.

Briefing de prédépart de la mission Skyros *à Djibouti, avant de partir en Inde, organisé par le général de division aérienne Laurent Lherbette.*

© J.-L Brunel/armée de l'Air et de l'Espace

Après vingt jours passés à Djibouti, il est également temps pour l'équipe de communication à laquelle j'appartiens de remballer ses caméras, appareils photo et autres ordinateurs de montage. *Skyros* est dans notre viseur depuis des mois et il nous tarde d'y être. Dernier trajet à travers les rues du centre-ville pour rejoindre notre hôtel. Alors que le soleil achève sa course, la voix du muezzin résonne dans toute la capitale, amplifiée par des haut-parleurs. C'est l'heure de la prière. Pour moi, celle de clore cette première partie de mission.

Mercredi 20 janvier. Des mécaniciens Rafale s'activent autour de leurs protégés, encore à demi assoupis sous leurs astro-arches. Responsables de la préparation des avions avant vol, les pistards sont à pied d'œuvre. Du contrôle de chaque interrupteur jusqu'aux entrées d'air des moteurs, rien n'échappe à l'œil averti de ces spécialistes qui seront les derniers à intervenir sur les machines avant leur départ. Après avoir inspecté les aéronefs pendant le tour avion avec les pilotes, ils assistent les équipages pour leur installation dans le cockpit. Les verrières se ferment. Les échelles sont retirées. Au moment de mettre en route, les quatre Rafale sont plus alertes que jamais, pressés d'aller tutoyer les nuages. Du côté de l'A330 Phénix, l'embarquement a débuté. Accueillis par le caporal-chef Harmonie à leur entrée dans l'appareil, les passagers sont aiguillés vers leurs sièges. Ce sera le 12A pour ma part. Côté hublot. En quelques minutes, tout le monde est installé à bord de l'A330 Phénix de l'escadre de ravitaillement en vol et de transport stratégique 1/3 « Bretagne », pour un vol estimé de 6 h 15. Tandis que nous roulons vers la piste, le personnel navigant cabine délivre les consignes de sécurité et nous présente les équipements de sauvetage. Au même moment, à quelques centaines de mètres de là, des silhouettes au nez pointu sortent une à une de leur abri sous l'œil bienveillant de leurs mécaniciens qui adressent un dernier salut militaire aux équipages. Les quatre chasseurs s'en vont, en file indienne, laissant s'échapper dans leur sillage le souffle brûlant de leurs réacteurs, qui vient se mêler à l'air déjà surchauffé de Djibouti. Ils retrouvent, un peu plus loin le Phénix, sur la bretelle d'entrée de piste. Tous attendent l'autorisation de décollage donnée par le contrôleur aérien. Chose faite. Les avions de chasse viennent s'aligner en bout de piste et filent à toute allure direction le ciel suivi de près par l'A330, un peu plus pataud que ses congénères et leurs moteurs à réaction. L'A400M « Lima », telle une voiture-balai qui ferme un cortège, s'envolera le dernier, quelques minutes plus tard, avec, dans sa soute, l'échelon lourd et une dizaine de mécaniciens.

Au bout d'une heure de vol, juste avant le repas, je suis appelée par le général Laurent Lherbette à qui j'avais demandé une interview. À 35 000 pieds d'altitude (environ 10,5 kilomètres), quelque part au-dessus de la mer d'Arabie, ça me change de mes traditionnels entretiens, bien ancrée sur le plancher des vaches. L'occasion pour moi de mieux comprendre les objectifs de ce déploiement. « Skyros, *c'est une projection de puissance en toute autonomie, visant à démontrer la capacité de l'armée de l'Air et de l'Espace (AAE) à se déployer vite et loin grâce à des moyens aériens de dernière génération et complémentaires*, m'explique-t-il. *Cette mission a également pour objectif de renforcer le développement d'une*

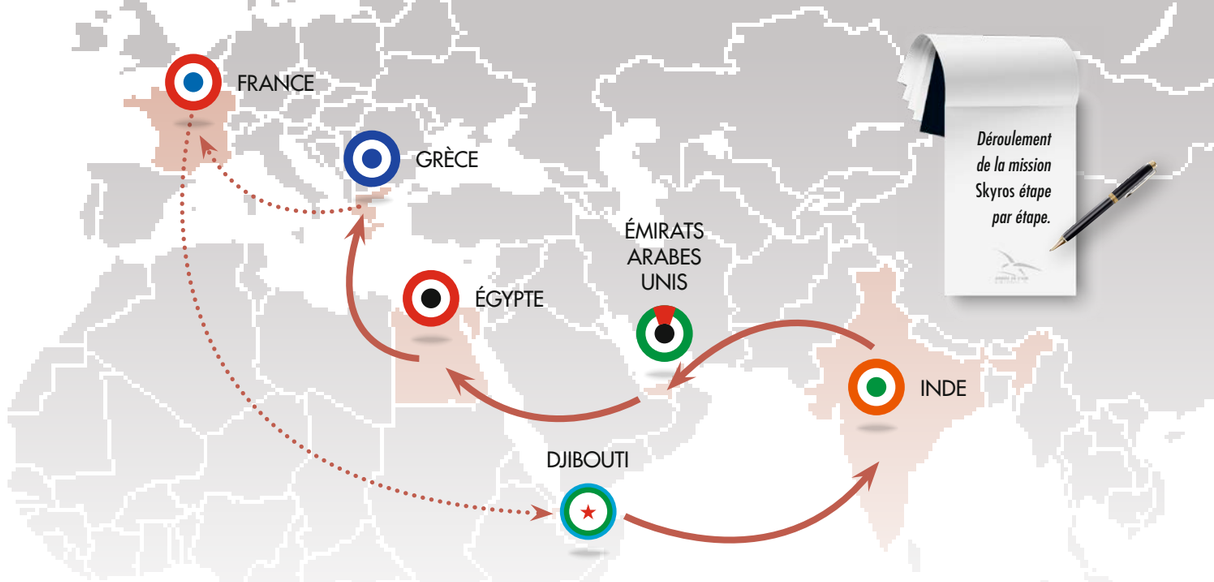
Se projeter vite et loin en toute autonomie

coopération forte avec chacun des pays traversés ainsi que l'interopérabilité entre nos armées de l'air respectives. Comme nos escales ont une durée moyenne de quatre jours, nous sommes en mesure d'assurer une activité aérienne avec des vols programmés quasiment quotidiennement. Nos homologues nous ont d'ores et déjà fait part de leur grand intérêt pour ces entraînements communs avec nos équipages. » Durant cet échange, j'apprends également que la particularité de *Skyros* est d'être conduite à partir d'une structure de commandement centralisé installée à Lyon au *Joint Force Air Component Command* français. « *Pour disposer d'une puissance aérienne capable de se déployer à des milliers de kilomètres de la métropole, en un temps restreint, nous avons besoin d'un C2 (chaîne de commandement et de conduite) robuste et adapté aux enjeux actuels. Dans le cadre de la réorganisation du CDAOA, nous disposons à présent d'une telle structure qui progresse année après année dans la planification et la conduite des opérations aériennes. Pour rappel, c'est elle qui a conduit, le 6 janvier dernier, le raid aérien* Shaheen *depuis la métropole vers la BA 188. Elle suivra également l'exécution de la mission* Skyros *étape par étape, prête à apporter un soutien en cas de difficultés.* » Je retourne à ma place, avec des notes à mettre au propre et, donc, de l'occupation pour le reste du vol. Petit coup d'œil par le hublot. Deux Rafale ne sont pas bien loin, pile dans l'alignement de l'aile gauche du Phénix. Les repas viennent d'être servis. Dans l'avion, je ne suis pas la seule à déjeuner, les yeux rivés sur le spectacle qu'on aperçoit derrière les petites vitres ovales. D'ailleurs, il y en a d'autres qui commencent à avoir faim… de kérosène. Il faut savoir que ce sont des milliers de kilomètres qui séparent chacune des étapes de la mission *Skyros*. Des élongations qui nécessitent, pour les avions de chasse de passer à la pompe durant le transit. Pour ce faire, ils peuvent compter sur l'A330 Phénix qui endosse la casquette de citerne volante dès que nécessaire. Une manœuvre pointilleuse qui nécessite un solide savoir-faire que l'on soit ravitailleur ou ravitaillé. Au sein du Phénix, deux opérateurs de ravitaillement en vol (*Air Refueling Operator* - ARO) sont mobilisés durant toute la durée du déploiement, le major Stéphane et l'adjudant-chef Damien. Depuis une console dédiée dans la cabine, ce sont eux qui effectuent les manœuvres en dirigeant la perche rigide en point central (boom) ou qui gère les deux nacelles installées en bout d'aile. Sur cette étape, deux ravitaillements en vol sont programmés. « *En moyenne, nous délivrons quatre tonnes de carburant par Rafale à chaque séquence de ravitaillement*, m'indique l'adjudant-chef Damien. *La durée du transfert est de trois à quatre minutes.* »

UN HAUT NIVEAU DE COOPÉRATION OPÉRATIONNELLE AVEC L'INDIAN AIR FORCE

Lorsque nous nous posons sur la base aérienne de Jodhpur, le soleil s'est déjà couché. Le temps de procéder aux formalités d'entrée sur un territoire étranger et l'ensemble du détachement est conduit à l'hôtel, où il séjournera jusqu'au 24 janvier. Alors que la plupart des Aviateurs sont déjà tombés dans les bras de Morphée, quatorze personnels fusiliers commandos de l'air et maîtres-chiens poursuivent leur journée… de nuit. « *Lorsque des aéronefs de l'armée de l'Air et de l'espace sont déployés sur des plateformes aéroportuaires étrangères, ceux-ci doivent être surveillés en permanence*, me précise le lieutenant Yves, chef du détachement de protection. *En journé et sur une base alliée, lorsque des mécaniciens, des agents de transit aérien ou des équipages travaillent sur les machines, notre présence n'est pas nécessaire. Elle le devient dès qu'ils quittent le tarmac.* » Un peu plus loin, dans les hangars, d'autres couche-tard ne comptent pas leurs heures. Les spécialistes de la logistique aérienne viennent de terminer le déchargement des seize palettes qui se trouvent dans la soute des A400M. Dans ces précieuses caisses, tout le matériel indispensable à la mission : équipements médicaux, informatiques, outillages et pièces de rechange nécessaires à la mise en œuvre et à la maintenance des aéronefs, etc. « *On commence les premiers à l'aube et on termine les derniers au crépuscule* », plaisante le caporal-chef Ghislain, agent de transit aérien au sein du détachement du transit aérien (DéTIA), soulignant les amplitudes horaires très étendues de ces petites mains de l'ombre. Et ils ne sont pas les seuls. Au cours de la mission, je vais avoir la chance de faire la connaissance d'autres Aviateurs, sans qui rien n'eût été possible.

Jeudi 21 janvier. Dans le bus qui nous conduit sur la base aérienne de Jodhpur, on profite des quinze minutes de trajet pour s'imprégner de notre nouvel environnement. Quelques vaches sacrées au milieu des voies… pas de doute, nous sommes en Inde. Mais le tourisme n'est pas à l'ordre du jour. L'Indian air force et ses chasseurs (Sukhoï Su-30, Rafale et Mirage 2000) nous attendent avec impatience pour pouvoir débuter les activités conjointes dans le cadre d'un exercice baptisé « Desert Knight 21 ». Au programme : missions de combat aérien, mais également de ravitaillement en vol. « *Nos deux armées de l'air se connaissent très bien, leur niveau d'interopérabilité est élevé ce qui permet de mener des entraînements de qualité, ciblés : des Sukhoï vont ainsi pouvoir venir ravitailler sur notre tanker* », m'explique le capitaine Julien, pilote d'A330 Phénix. Il faut dire que la coopération bilatérale entre l'AAE et l'IAF est historique : elle a été initiée en 1953. Celles-ci se côtoient régulièrement comme lors de l'exercice multinational « Pitch Black » en Australie, l'escale en Inde de « Pégase 2018 » ou l'exercice bilatéral bisannuel « Garuda » dont la dernière édition s'est tenue sur la BA 118 de Mont-de-Marsan, en juillet 2019. Habitués à voler ensemble, il n'en demeure pas moins certaines particularités dans les procédures, qui doivent être prises en compte par les deux partenaires au moment de réaliser une mission commune. Différence notable, par exemple, que me précisera, dès le lendemain matin au petit-déjeuner, le capitaine Cyril, pilote de Rafale : « *Pour les équipages français, c'est le* mission commander *qui donne le tempo du combat et qui dicte la tactique à appliquer en vol tandis que, chez les Indiens, c'est le contrôleur aérien qui joue le rôle de chef d'orchestre.* » Notre



Renforcer l'interopérabilité avec les armées partenaires

SKYROS **EN CHIFFRES**

- 144 heures de vol en 58 sorties pour les Rafale
- 50 heures de vol pour les A400M
- 40 heures de vol pour l'A330 Phénix
- Plus de 150 Aviateurs
- 15 300 kilomètres parcourus
- 5 pays traversés
- 25 tonnes de fret transportées par les deux A400M
- 163 tonnes de carburant livrées à 7 types d'avions de chasse par l'A330 Phénix
- 24 missions d'entraînement menées avec les armées de l'air partenaires

©J.L Brunel/armée de l'Air et de l'Espace

©J.L Brunel/armée de l'Air et de l'Espace

À bord de l'A330 Phénix, l'opérateur de ravitaillement est à sa console pour effectuer le ravitaillement des Rafale.

©J.L Brunel/armée de l'Air et de l'Espace

La coopération entre l'Indian Air Force et l'armée de l'Air et de l'Espace, initiée dès 1953, permet un haut niveau d'interopérabilité.

© J.-L Brunet/armée de l'Air et de l'Espace

Dans le ciel d'Abu Dhabi, les Aviateurs ont trouvé des conditions d'entraînement exceptionnelles.

séjour en Inde est également l'occasion pour le général Laurent Lherbette de s'entretenir avec le général Bipin Rawat, *Chief of Defense Staff* (CDS), le général Rakesh Kumar Singh Bhadauria, *Chief of Airforce Staff* (CAS), et M. Emmanuel Lenain, ambassadeur de France en Inde. Tous se félicitent de la coopération entre nos deux pays en matière d'aéronautique de défense, ai-je ainsi marqué dans mon carnet. « *Le partage de votre savoir-faire technique et opérationnel avec notre armée est une chance*, a indiqué le général Bhadauria, lors d'une conférence de presse. *Je suis certain que notre capacité à travailler ensemble va grandir de manière exponentielle dans les années à venir. J'appelle de mes vœux le développement toujours plus important des interactions de nos deux pays et de nos deux forces aériennes.* »

Général Philippe Lavigne, chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace

« Cette mission participe d'une montée en puissance vers 2023, pour démontrer que nous sommes capables de projeter 20 Rafale avec une dizaine de ravitailleurs en 48 heures à l'autre bout du monde. »

Alors que notre escale dans ce pays, grand comme six fois la France, touche bientôt à sa fin, c'est le branle-bas de combat sur le parking avion : un Rafale vient de subir une panne de génération électrique. À moins de 24 heures du départ, les délais sont serrés. L'adjudant Damien, qui chapeaute la petite équipe de six mécaniciens avionique est à la manœuvre. « *Savoir travailler vite et bien est primordial pour remettre rapidement sur pied l'appareil* », signale-t-il.

MISSIONS DE HAUTE INTENSITÉ AUX ÉMIRATS ARABES UNIS

Dimanche 24 janvier, le Rafale, plus en forme que jamais, est prêt à mettre le cap sur les Émirats arabes unis (EAU). Les mécaniciens qui ont travaillé jusque tard pour le dépanner ne le quittent pas des yeux. Il s'envole finalement sans encombre avec ses trois acolytes chasseurs, suivi toujours de près par l'A330 Phénix. Quelques heures plus tard, l'ensemble du détachement se pose aux EAU où l'AAE est stationnée en permanence. Un camp de toile de 21 tentes a été monté sur un terrain aménagé par des travaux de génie civil de telle sorte à pouvoir nous accueillir dans le respect des mesures sanitaires en vigueur. En effet, si *Skyros* est primordiale pour le maintien des compétences et des savoir-faire techniques des Aviateurs, amenés à être engagés dans des conditions similaires en opération, la contrainte sanitaire a été prise en compte dès la phase de planification de la mission qui obéit scrupuleusement aux directives gouvernementales liées à la lutte contre la Covid-19. D'ailleurs, nous avons tous rendez-vous à la tente médicale afin de réaliser notre quatrième test PCR depuis notre départ, sous la supervision du médecin principal Sonia et des infirmières en soins généraux de premier grade, Margaux et Pauline, blouses blanches de notre détachement. Ce sont elles qui coordonnent, avec les autorités de chaque pays traversé, la réalisation de ces tests. Bien sûr, tout au long de ces 17 jours, nous sommes soumis au respect des gestes barrières avec port du masque obligatoire, respect des distanciations sociales et désinfection régulière des mains.

Moins de 24 heures après leur arrivée, les Aviateurs sont déjà en mission. Les vols conjoints avec l'armée de l'air émirienne battent leur plein. Le 26 janvier, les équipages ont eu l'occasion de participer à un exercice aérien, axé sur l'*Entry Force*. 41 aéronefs de tous types dont dix Rafale français ont décollé dans le ciel du golfe Persique et ont rejoint, en moins de dix minutes, une zone d'entraînement au combat aérien de 200 nautiques de long sur 100 de large, « *offrant des conditions d'entraînements exceptionnelles* », me confie, tout sourire, à son retour de vol, le lieutenant-colonel Cyril, chef du détachement Rafale durant la mission *Skyros*. « *Les quatre Rafale et l'A330 Phénix qui participent à* Skyros *ont pris part à une Comao* (Composite air operations - dispositif complexe d'aéronefs différents réalisant des missions à plusieurs objectifs) *aux côtés de six Rafale de l'escadron de chasse 1/7 " Provence ", quatre F-15 américains, un A330 Phénix, deux A660 Gulfstream, un drone Predator, deux hélicoptères Apache, quatre F-16 et quatre Mirage 2000-9 émiriens ainsi que deux équipes de contrôleurs aériens avancés* (JTAC – *Joint Terminal Attack Controller*) » détaille-t-il. Ensemble, ils formaient la force alliée, qu'on appelle les *Blue Air*. Ils ont dû faire face aux menaces aériennes des *Red Air*, la force adverse, composée de quatre F-16, quatre Mirage 2000-9, deux F-15, deux hélicoptères Apache émiriens et de différents systèmes sol-air réels, augurant des combats de haute intensité. « *Cela faisait des années que je n'avais pas vu autant d'avions en l'air* » ajoute-t-il, ravi.

Alors que nous nous apprêtons à passer notre dernière nuit sous tente, sur le parking avions, l'adjudant Gaël, le sergent Baptiste et le caporal-chef Émeric, de la section d'intervention NRBC (nucléaire, radiologique, bactériologique et chimique) de l'escadron de sécurité incendie et de sauvetage (SI NRBC) de la base aérienne 120 de Cazaux, sont en plein travail. Durant *Skyros*, ils forment ce qu'on appelle un EDA (éléments de décontamination air). « *Nous mettons à disposition notre savoir-faire acquis dans la décontamination biologique et l'adaptons pour lutter contre la Covid-19*, m'explique l'adjudant Gaël. *Nous sommes chargés de désinfecter les aéronefs à la fin de chaque escale, juste avant de quitter un pays mais également lorsqu'ils embarquent du personnel extérieur au détachement (VIP, détachement étranger, etc.).* »

Vidéo récapitulative de la mission *Skyros*

Préparation des Aviateurs et maintien en condition opérationnelle des matériels

© J.-L Brunet/armée de l'Air et de l'Espace

Les éléments de décontamination air (EDA) sont chargés de désinfecter les aéronefs à chaque escale.

© J.-L Brunet/armée de l'Air et de l'Espace

La contrainte sanitaire a été prise en compte dès la planification de la mission permettant à toutes les spécialités d'œuvrer en sécurité.

© J.-L Brunet/armée de l'Air et de l'Espace

© L.B.Brunet/armée de l'Air et de l'Espace

Les Rafale égyptiens et un Rafale français en entraînement conjoint. L'A330 Phénix ravitaille un Rafale égyptien (ci-dessous).

© L.Brunet/armée de l'Air et de l'Espace

RENFORCER LA RELATION BILATÉRALE AVEC L'ÉGYPTE

Jeudi 28 janvier. C'est un vol étonnamment long de près de 6h15 qui nous attend pour rallier l'Égypte. La veille, j'ai eu l'occasion de m'entretenir avec un des *loadmasters* (mécanicien navigant) de l'A400M Atlas, le sergent-chef Yohan, qui m'en a donné les raisons. «*Au dernier moment, nous n'avons pas eu d'autorisation diplomatique pour survoler certains pays, ce qui a impliqué de changer le plan de vol initialement prévu.*» Un détour qui n'est pas sans conséquences pour les aéronefs et notamment pour les deux géants gris aux quatre turbopropulseurs. «*Le temps de trajet s'est rallongé, augmentant ainsi la consommation en carburant et réduisant, par conséquent, la charge offerte que nous avons dû recalculer. Jusqu'à la dernière minute, nous devons être capables de nous reconfigurer.*» C'est à la tombée de la nuit que les appareils posent leurs roues sur le sol égyptien. Durant cette escale, ils ne dormiront pas sur les mêmes bases aériennes. Tandis que l'A330 Phénix séjournera à proximité du Caire, les Rafale et les A400M stationneront à environ une heure de route de leur camarade tanker. Pour les quatre jours à venir, le détachement sera donc partagé entre deux sites. À notre arrivée, nous sommes accueillis par le capitaine Alexis. Il dirige l'équipe harpon chargée de préparer et de coordonner le séjour des Aviateurs français sur la plateforme en étroite collaboration avec nos hôtes. À chaque étape, un harpon est ainsi présent quelques jours avant et après notre arrivée. Dès le lendemain matin, c'est l'effervescence au niveau des hangars qui jouxtent les astro-arches. «Sic men» (spécialistes SIC-systèmes d'information et de communications), spécialistes du renseignement, agents de transit aérien, logisticiens, commissaire, mécaniciens, coordinateur logistique, médecins, etc., s'affairent avec minutie et efficacité à l'image d'une fourmilière où chacun a son rôle (précieux et complémentaire) à jouer. Ils sont rarement mis sur le devant de la scène mais sont pourtant des maillons indispensables à la réalisation d'un tel déploiement. Certains de ces acteurs ont notamment participé aux *Site Surveys* (études de site) qui se sont tenus en novembre dernier, afin de repérer chacune des étapes empruntées par la mission *Skyros*. Ils sont ainsi en mesure de répondre à tous les besoins technico-logisitiques du détachement et de garantir les soutiens afférents à la condition de l'homme. En conduite, il leur arrive de faire face à de véritables casse-tête. Mais, comme me le dira avec philosophie le capitaine Anthony, le Corlog (coordinateur logistique), qui ne se sera décidément pas ménagé: «*Dans la vie comme en mission, les choses ne se passent pas toujours comme prévu. L'essentiel est d'avoir une ligne directrice solide à laquelle se rattacher en cas d'imprévu.*»

Du côté des équipages, on briefe les missions à venir. «*Nous profitons de cette étape en Égypte pour partager notre retour d'expérience sur le montage, la coordination et le briefing de missions complexes avec nos homologues égyptiens*, m'explique le lieutenant-colonel Manuel. *C'est un des points que nous allons particulièrement travailler avec eux durant ces quelques jours au travers de scénarios offensifs ou défensifs.*» L'entraînement a débuté par des missions basiques à deux contre deux, permettant à tous les participants d'appréhender l'environnement de travail, puis s'est poursuivi jusqu'au 1er février par des exercices en patrouilles mixtes où des Rafale français alliés aux MIG-29 égyptiens étaient opposés à des appareils de la force égyptienne (F-16, Mirage 2000, MIG-29, Rafale). «*Même si les procédures et les savoir-faire ne sont pas similaires aux nôtres du fait qu'il s'agit d'une Nation n'appartenant pas à l'OTAN, on retrouve tout de même des points communs, notamment avec les pilotes de Rafale formés au sein des escadrons de chasse français*», poursuit le lieutenant-colonel Manuel, chef du détachement Rafale.

Preuve des relations militaires étroites entre les deux partenaires, le *Lieutenant General* Mohammed Abbas Helmy Hashem, commandant l'Egyptian Air Force, a rendu visite aux escadrons égyptiens et français et s'est entretenu avec le général Lherbette au cours d'une matinée riche en échanges. Une rencontre orchestrée par la Mission de Défense locale. Véritables intermédiaires, les attachés de défense en poste dans les différentes ambassades ont joué un rôle indispensable au bon déroulement de chacune des escales.

© L.B.Brunet/armée de l'Air et de l'Espace

Les Mirage 2000 et les F-16 de l'armée de l'air hellénique survolent leur territoire accompagnés des Rafale français et du Phénix.

LA GRÈCE, UN PARTENAIRE HISTORIQUE

Mardi 2 février. Après trois heures de vol, les Rafale survolent l'île de Skyros, en Grèce. La boucle est bouclée! C'est sur la base aérienne de Tanagra, maison mère des Mirage 2000 et précédemment des Mirage F1 de l'armée de l'air hellénique, située à une quarantaine de kilomètres de la capitale grecque Athènes, qu'ils viennent se poser pour l'ultime étape de notre déploiement. La venue de l'AAE quelques jours après la signature du contrat d'achat par la Grèce de 18 avions Rafale est d'autant plus attendue. Je le constate d'emblée en me rendant à la conférence de presse. «*C'est avec grand plaisir que nous sommes arrivés en Grèce*, lance le général Laurent Lherbette à l'assistance. *Entre nos deux armées, c'est une longue histoire de coopération qui se trouve aujourd'hui encore renforcée avec le choix grec d'acquérir des Rafale.*» Allocution suivie par celle du ministre grec de la Défense, Nikolaos Panagiotopoulos, qui se réjouit de ces deux journées d'exercices à venir. «*Cet entraînement commun est la preuve du partenariat stratégique et tactique entre nos deux pays, une occasion privilégiée pour renforcer notre interopérabilité.*» Dès le lendemain de notre arrivée, les activités opérationnelles entre nos deux Nations débutent. Elles sont notamment axées sur la défense aérienne, l'attaque au sol, la protection de *High Value Assets* (HVA – participants à haute valeur ajoutée) comme l'A400M Atlas et l'A330 Phénix, ou encore le ravitaillement en vol. «*Les aviateurs grecs, pilotes comme mécaniciens, sont curieux de voir le Rafale de plus près, de s'installer à son bord, de voir l'utilisation qu'en font les équipages français*», témoigne le sous-lieutenant Pierre, navigateur officier système d'armes (NOSA).

Des scénarios offensifs et défensifs pour des missions complexes

C'est la veille du départ. Sur le tarmac, le commandant Christophe, officier de liaison-transport aérien, et ses hommes confectionnent pour la dernière fois au cours de *Skyros* le fret militaire (groupage des marchandises, palettisation, conditionnement) avant de le charger dans les aéronefs. Ça sent la fin! Je réalise une dernière interview au cours de laquelle j'en apprends plus sur la préparation d'une palette grâce au caporal-chef Ghislain, affecté depuis cinq ans à l'escadron de transit et d'accueil aérien de la base aérienne 123 d'Orléans. «*Dans un A400M, elle doit atteindre une hauteur maximale de 2 m 40*, m'indique-t-il, alors que j'entame la dernière page de mon cahier. *On doit veiller à bien répartir la charge en disposant les poids les plus lourds vers le sol afin de conserver un centre de gravité. Ensuite, on place un filet qui va maintenir et arrimer toute la charge avant de la hisser dans la soute à l'aide d'engins de manutentions.*» La place vient à manquer dans mes carnets. Heureusement, j'ai tous les éléments qu'il me faut.

Vendredi 5 février. Après plus de 15000 kilomètres parcourus en 17 jours, le détachement est de retour en France où chaque aéronef a rejoint sa base d'origine: Istres pour l'A330 Phénix, Mont-de-Marsan et Saint-Dizier pour les Rafale, Orléans pour les A400M Atlas. Les Aviateurs finissent leur mission comme ils l'ont commencée, par un test PCR suivi d'une septaine à domicile qui s'achève pour ma part au moment même où s'esquissent, sous ma plume, les derniers mots de cet article. Mon carnet a rejoint la pile de papiers volants, de notes empilées, de calepins qui trônent sur l'étagère du salon. Les souvenirs de la mission, eux, continueront désormais de vivre dans un coin de ma tête. ■

Rétro 2020

Le CDAOA présente sa rétrospective

Commandement opérationnel de l'armée de l'Air et de l'Espace, le CDAOA a fait face cette année à un environnement particulier marqué par un engagement opérationnel soutenu et une crise sanitaire. Interviews de personnalités politiques et militaires, bilan annuel de la police du ciel, point de situation des missions aériennes réalisées dans le monde entier et enjeux à l'horizon 2024, entrez au cœur des opérations aériennes. Flashez le QR code pour accéder au contenu:

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

Complétez votre collection sous réserve du stock disponible.

Coupon d'abonnement

Nom :

Prénom :

Adresse :

Code postal :

Ville :

Téléphone :

E-mail :

Signature :

TARIFS (frais de port inclus)		
France		
6 mois (5 n°)	☐	20 €
	☐	16,75 € (tarif spécial)*
1 an (10 n°)	☐	34 €
	☐	30,40 € (tarif spécial)*
2 ans (20 n°)	☐	61 €
	☐	51,40 € (tarif spécial)*
DROM-COM**		
6 mois (5 n°)	☐	31,87 €
	☐	27,25 € (tarif spécial)*
1 an (10 n°)	☐	55,60 €
	☐	51,40 € (tarif spécial)*
2 ans (20 n°)	☐	103,90 €
	☐	93 € (tarif spécial)*
Étranger (hors-taxes)**		
6 mois (5 n°)	☐	36,70 €
1 an (10 n°)	☐	64 €
2 ans (20 n°)	☐	114,40 €

Règlement par chèque à l'ordre de l'agent comptable de l'ECPAD.
À retourner à l'**ECPAD - Service abonnements - 2/8 rue du Fort d'Ivry - 94 205 Ivry-sur-Seine CEDEX**.
Vente au numéro : contacter l'**ECPAD** au **01 49 60 52 44** ou à **routage-abonnement@ecpad.fr**

* Le tarif spécial est réservé aux personnels et organismes de la défense, anciens militaires et aux moins de 25 ans. Il est conditionné à l'envoi d'un justificatif par le bénéficiaire. ** Le supplément avion obligatoire pour les DOM-TOM et l'Étranger est compris dans nos tarifs (NB : 10 euros pour un abonnement de 6 mois, 20 euros pour un abonnement de 1 an, et 40 euros pour un abonnement de 2 ans).

Nous sommes *là* pour protéger votre avenir
PREVOYANCE
Notre mission : anticiper les risques pour préserver votre avenir et celui de votre famille
Militaires, réservistes, civils
Des garanties adaptées aux situations de chacun
Dans votre vie professionnelle ou personnelle
Un soutien financier et des services d'assistance
En cas d'invalidité, de décès ou de perte de revenus
Le dis-ensemble Dans ce cours sur cœur
Santé – Prévoyance
Prévention – Action sociale
Solutions de capitalisation
uneo
Votre force mutuelle