



AIR
ACTUALITÉS

JUN 2021
N° 740

AIR

ACTUALITÉS

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



L'OFFICIER AVIATEUR D'HIER À AUJOURD'HUI

// HÉLICOPTÈRE FENNEC : DANS LE SILLAGE DES LIBELLULES

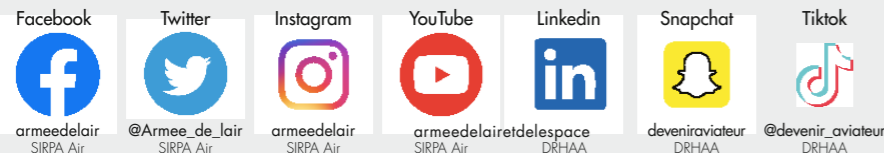
// « INIOCHOS 2021 » : AU SOMMET DE L'OLYMPE

// CIET : 75 ANS D'EXCELLENCE

M 03007 - N06 - F: 4,50 € - RG



Réseaux sociaux et informations en continu



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



**AIR TV
ACTUALITÉS**
**RETROUVEZ L'ACTUALITÉ
DE L'ARMÉE DE L'AIR
ET DE L'ESPACE**



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@armedelair.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 (57 57)
Rédaction :
 Lt Catherine Wanner (57 38), Lt Jennifer Medeiros (57 45),
 Adj Jean-Laurent Nijeau (57 49), Lt Romain Bresson (57 34),
 Asp Bérengère Condemine (57 42),
 Pierre-Édouard Jousset (stagiaire)

Conception graphique :
 Sylvain Perona (57 51), Sgt 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, 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 Belquedour : 01 49 60 59 47
 regie-publicitaire@ecpad.fr
Imprimerie :
 Imprimerie DILA,
 26, rue Desaix 75727 Paris cedex 15



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



34



20



26



46

ACTUALITÉS

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

INNOVATION

**18 QUAND L'INTELLIGENCE ARTIFICIELLE
RENCONTRE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE**

OPÉRATIONS

20 HÉLICOPTÈRE FENNEC
 Dans le sillage des libellules

PRÉPARATION DES FORCES

26 « INIOCHOS 2021 »
 Les Aviateurs français au sommet de l'Olympe

DOSSIER

34 L'OFFICIER AVIATEUR
 D'hier à aujourd'hui

AU CŒUR DES UNITÉS

46 DÉTACHEMENT AIR 190 TAHITI
 Regard sur des Aviateurs ultramarins

**52 CENTRE D'INSTRUCTION DES ÉQUIPAGES
DE TRANSPORT**
 75 ans d'excellence du transport aérien

CULTURE

58 CONQUÉRIR LE CIEL
 Le Circuit européen d'aviation

62 INSIGNE, LIBRAIRIE, LOISIRS, ANNONCES...

Publicité : [page 2 : UNÉO] - [page 15 : AGPM] - [page 65 : ECPAD] - [page 67 : Marius Fabre] - [page 68 : TEGO]
Couverture : photo Maj Guillaume Lecomte Poster : photos Adc Jean-Luc Brunet et Adj Sébastien Lafargue - Sirpa air

Dans un environnement éprouvant, le Fenec démontre son utilité et son importance dans la réalisation d'un large panel de missions.



© S. Lafargue / armée de l'Air et de l'Espace



Gabon
Superficie : 267 667 km²
Population : 2 230 908 hab

Des savanes arborées de la République de Côte d'Ivoire aux forêts pluviales du Gabon, l'hélicoptère Fenec, véritable tout-terrain, a appris à maîtriser ces environnements complexes et leurs conditions climatiques éprouvantes. Stationnée de façon permanente depuis 2019 au sein du détachement air 168, à Abidjan, et de l'élément air 470 de Libreville, cette voilure tournante de l'armée de l'Air et de l'Espace remplit un large panel de missions, au cœur d'un milieu interarmées où elle apporte tout son savoir-faire.

Par le **lieutenant Catherine Wanner**
Photos **adjudant Sébastien Lafargue**

En République de Côte d'Ivoire (RCI) comme au Gabon, ils partagent leur ligne de vol. L'une est équipée d'ailes batantes, l'autre d'une voilure tournante. À Abidjan comme à Libreville, ils se fauillent, gracieux, dans les airs, alternant avec dextérité stationnaire, marche arrière ou encore montée verticale. Une carapace pour l'une, une carlingue pour l'autre. Ils n'ont pas la même allure, mais le même don au bout des pattes et des patins : celui de se projeter dans le ciel. L'une est considérée comme l'un des grands prédateurs du monde des insectes, l'autre comme un « couteau suisse » dans la famille des hélicoptères. Au-delà de leurs différences, la libellule et le Fenec ont en commun la fine connaissance de ces deux régions africaines qu'ils sillonnent jour après jour. C'est ce que nous avons pu constater entre le 23 avril et le 13 mai 2021, lors d'un reportage consacré aux détachements Fenec (Detfenec) des Forces françaises en Côte d'Ivoire (FFCI) et des Éléments français au Gabon (EFG). Durant ces trois semaines, outre le bourdonnement du rotor, nous avons également été accompagnés par celui... des libellules.

C'est sur le camp de Port Bouët, situé entre la lagune, l'océan et l'aéroport international Félix Houphouët-Boigny d'Abidjan, que

HÉLICOPTÈRE FENNEC DANS LE SILLAGE DES LIBELLULES



En mission, les pilotes expriment leur savoir-faire au-dessus d'un territoire qui offre des conditions de pilotage particulières.

© S. Labrugne/Armée de l'Air et de l'Espace



Préparation de missions tels que du renseignement, de la reconnaissance ou de l'appui feu, comme de l'évacuation sanitaire.

© S. Labrugne/Armée de l'Air et de l'Espace



Le Fennec permet également la réalisation d'exercices conjoints pour parfaire l'entraînement.



Apporter une expertise air aux FFCI

Réalisation de photos sur des zones définies à observer, comme pour du renseignement d'opportunité.

© S. Labrugne/Armée de l'Air et de l'Espace

sont stationnées les FFCI, parmi lesquelles, le détachement air (DA) 168 auquel est rattaché le Detfennec. Ce dernier est composé en permanence de deux pilotes et de six mécaniciens (avionique, vecteur, armurier et chef de piste) issus des escadrons d'hélicoptères 3/67 « Parisis » et 5/67 « Alpilles » ainsi que des escadrons de soutien technique et aéronautique 2E.060 « Yvelines » et 2E.005 « Baronnie ». Un officier renseignement, un interpréteur photos (IP) et deux tireurs embarqués (TE) du commando parachutiste de l'air n° 30 (CPA 30) complètent les effectifs. Les personnels sont relevés tous les deux mois. « Le Detfennec apporte une capacité d'évacuation médicale (Medevac), une capacité de renseignement, de reconnaissance et d'appui feu ainsi que d'aérotransport aux FFCI, explique le capitaine Harm, chef du Detfennec. Il contribue également à l'entraînement organique de nos personnels, à la préparation opérationnelle des équipages air et des FFCI. »

Particularité de ce mandat-ci, en l'absence d'IP, c'est le lieutenant Léa, officier renseignement, qui endosse cette casquette. « Je détermine des objectifs en collaboration avec la cellule J2, puis, une fois dans l'hélicoptère, c'est moi qui réalise les clichés en vol, sur les zones définies, explique-t-elle. De retour de mission, j'élabore les dossiers sur chaque point d'intérêt observé. » Lundi 26 avril, elle a notamment réalisé une mission de reconnaissance au-dessus

Des échanges avec d'autres unités et d'autres nations

d'Abidjan suite à l'attaque d'un camp militaire ivoirien survenu quelques jours plus tôt. « Durant ce vol, nous avons également pu effectuer du renseignement d'opportunité sur des navires. » Complètement modulable en fonction des missions qui lui sont confiées, le Fennec est également employé en RCI pour des missions d'appui-feu grâce à son canon de 20 mm mais aussi aux TE équipés de fusil HK 417 chambrés en 7,62 mm. « Le territoire ivoirien est très intéressant dans le cadre de notre entraînement, explique l'adjudant Fabio, TE. On y trouve beaucoup de zones de travail: des

terrains sommaires qui nous permettent de faire de la reconnaissance, des zones de mise à terre pour du largage de parachutistes ou de petits matériels ou encore un

champ de tir, celui de Lomo Nord, où nous pouvons effectuer du tir air-sol. » Les échanges avec d'autres unités ou d'autres nations sont également une des plus-values soulignées par l'adjudant Fabio. À la fin du mois de mars, il a notamment eu l'occasion de participer à un exercice interallié aux côtés de la frégate multimission (FREMM) italienne *Its Rizzo* qui était de passage dans le golfe de Guinée et qui embarquait à son bord un hélicoptère SH90. « Nous avons réalisé un exercice conjoint de tir air-surface sur des cibles tractées par la FREMM. Pour ce faire, le Fennec et le SH90 devaient réaliser des passes vers le bâtiment en basse altitude. Ce fut

l'occasion d'échanger avec les TE italiens. » Sur le camp de Port-Bouët, les Aviateurs apportent également leur connaissance de la troisième dimension aux FFCI. « Nos ordres viennent directement d'un état-major interarmées qui n'a pas forcément une expertise aéronautique, précise le capitaine Harm. Ainsi, dans le cadre de nos missions, on apporte donc une expertise air, dans l'emploi du Fennec notamment, aux FFCI. »

À environ 2000 kilomètres à vol d'oiseau, le bleu de l'océan rencontre l'émeraude de la forêt. Le Gabon se dévoile. Et avec lui, le Detfennec de l'élément air 470. Celui-ci stationne sur la base aérienne (BA) « Commandant Guy Pidoux » située à côté de la BA 01 de l'armée de l'air gabonaise, qui jouxte l'aéroport international de Libreville. Il s'appuie sur deux pilotes et quatre mécaniciens, eux aussi relevés tous les deux mois. Tout comme leurs homologues qui œuvrent en RCI, ils sont issus indifféremment des BA 107 de Villacoublay et 115 d'Orange. Leur rôle? « Assurer la tenue d'une alerte Évasan (évacuation sanitaire) au profit des stagiaires qui viennent se former dans le cadre du partenariat militaire opérationnel, réaliser des missions d'aérotransport mais également contribuer à l'entraînement des forces basées au sein des EFG (centre médical interarmées [CMIA], centre d'entraînement au combat en forêt du Gabon [CEC FoGa], etc.), explique le capitaine Vincent, chef du Detfennec. Contrairement aux FFCI, nous n'avons ni TE ni de spécialistes renseignement air. Cela est dû principalement à la situation du Gabon qui est politiquement et historiquement plus stable qu'une région comme la RCI. Malgré tout, il y a la présence



Léger et maniable, le Fennec est indispensable pour des interventions en forêt tropicale.

© S. Labrugne/Armée de l'Air et de l'Espace

parmi les forces spéciales prépositionnées au sein du 6^e bataillon d'infanterie de Marine (BIMa), sur le camp De Gaulle de Libreville, de ces capacités-là. » Sur des milliers de kilomètres, le sable blanc de l'Atlantique vient épouser la forêt tropicale, la plus étendue du monde après l'Amazonie. « 85 % du territoire est recouvert de forêts avec des arbres pouvant atteindre les 70 mètres », explique le capitaine Marie, copilote. Beaucoup de zones sont, de fait, peu accessibles par voies terrestres. On comprend, dès lors, tout l'intérêt d'un vecteur léger, très maniable et polyvalent comme le

Fennec, notamment lors d'opérations de secours où chaque minute compte. « Grâce à son allonge, qui couvre quasiment la moitié du territoire gabonais, et à son agilité, le Fennec peut répondre à de nombreuses sollicitations sur un territoire assez hostile aussi bien en termes de végétation que de météo », explique le capitaine Vincent. Et au médecin des armées Hugues d'ajouter : « Au niveau médical, la présence du Fennec au sein des EFG est essentielle. Sans

lui, impossible de réaliser des séquences de sauts en parachute à la Pointe Denis, située en face de Libreville, de l'autre côté de l'estuaire, en raison des délais d'élongation

en cas d'accident. Il en va de même pour les stagiaires du CEC FoGa : si l'un d'entre eux se blesse, il faudrait compter deux à trois heures de route avec les embouteillages pour aller lui porter secours, tandis qu'avec l'hélicoptère, on gagne un temps précieux. Par ailleurs, il nous permet d'évacuer en urgence tout patient depuis le CMIA vers l'hôpital d'instruction des armées Omar Bongo Ondimba. »

L'environnement gabonais implique, bien sûr, des conditions de pilotage très particulières. « En France, notre œil de pilote est

habitué à une hauteur d'arbre ou de lignes électriques standard par rapport à laquelle on associe celle d'un buisson, indique le capitaine Marie. Au Gabon, l'échelle n'est pas la même. Compte tenu de la taille gigantesque des arbres, un buisson ou des hautes herbes, qui nous paraissent petits vus d'en haut, peuvent en réalité dépasser le rotor une fois au sol. » Pour se frayer un chemin sous la canopée pour se poser et éviter les pièges de la végétation gabonaise, les pilotes ont plus que jamais

besoin de mécaniciens qualifiés « sécu » qui font partie intégrante de l'équipage. C'est le cas du sergent Yacine, mécanicien vecteur qui a

été formé à cette tâche durant son séjour au Gabon par l'adjudant Nicolas, chef treuilliste. « Nous sommes les yeux du pilote à l'arrière de la machine, explique le sergent Yacine. Nous devons le guider pour des approches sur des zones encombrées, l'aiguiller pour éviter des obstacles et, ainsi, l'amener à se poser dans un gabarit qui correspond à une taille légèrement supérieure à celle de la machine. » L'entente et la coordination entre le pilote et le mécanicien doivent être parfaites. « On doit être dans le rythme l'un de l'autre, ne pas se

Territoire à la végétation et à la météo assez hostiles

La poussière de sable très fine s'infiltré partout

parasiter, ne pas se gêner, indique le capitaine Marie. Être en détachement constitué pendant deux mois permet de bien connaître son équipage, ce qui facilite grandement ce type de vol. »

En RCI comme au Gabon, les conditions climatiques et environnementales soumettent les hommes et les machines à rude épreuve. Le Fennec demande une attention toute particulière. Il peut compter sur ses mécaniciens pour lui accorder tous les soins qu'il nécessite. « Du fait de l'atmosphère saline et sablonneuse ainsi que de la pollution, il y a des opérations de maintenance supplémentaires - en termes de nettoyage

ou de graissage - qu'il faut prendre en compte, précise le sergent Romain, mécanicien vecteur au sein du Detfennec en RCI. Autre spécificité : le lavage cellule ! En France, il s'effectue de manière mensuelle, ici, c'est hebdomadaire. » La poussière de sable, plus fine que du talc, s'infiltré partout. Elle érode les matériaux et notamment la voilure du Fennec, qui, au Gabon, a même dû être changée. Des pales flambant neuves sont ainsi arrivées de métropole par A400M Atlas le 9 mai. « Le bord d'attaque, à savoir l'avant de la pale, va

être soumis à une usure beaucoup plus rapide ici que durant un vol en métropole », précise le sergent Yacine.

Le facteur météorologique impacte également les équipages. Au Gabon, climat équatorial oblige, le temps peut changer d'une minute à l'autre. Des cellules orageuses, d'apparence anodine, peuvent très vite grossir jusqu'à englober la moitié du pays. « C'est une des données les plus importantes à prendre en compte, peut-être la plus difficile même, indique le capitaine Vincent. Si le Fennec venait à être pris au piège dans un orage avec l'impossibilité de se poser en raison de la forêt, les conséquences

pourraient être dramatiques. Il faut être extrêmement vigilant. »

Nous sommes à la mi-mai. Voilà presque deux mois que le capitaine Harm et le capitaine Vincent, ainsi que leurs équipes, sont déployés et évoluent de part et d'autre de l'équateur terrestre. D'ici quelques jours, tous seront rentrés en France. Les deux Fennec, eux, resteront à poste, à Abidjan comme à Libreville, pressés d'accueillir la relève qui, comme nous, sera peut-être bercée par le chant des vols des libellules... ■



L'usure prématurée des pales a nécessité leur remplacement par les mécaniciens.



Le climat et l'environnement soumettent les machines à rude épreuve.



Les opérations de maintenance et de nettoyage sont démultipliées.

ZOOM SUR LES FFCI ET LES EFG

Les Forces françaises en Côte d'Ivoire (FFCI)

Créées le 1^{er} janvier 2015, les FFCI, composées d'environ 900 militaires dont une soixantaine d'Aviateurs et d'Aviatrices, constituent la base opérationnelle avancée (BOA) de l'Afrique centrale et de l'Ouest. « Le rôle du détachement air 168 est d'armer la composante aérienne de la BOA, explique le lieutenant-colonel Arnaud, commandant le DA 168. Nous sommes en charge d'une part d'accueillir l'ensemble des aéronefs d'état, qu'il s'agisse de l'armée de l'Air et de l'Espace, de la Marine nationale ou de l'armée de Terre, mais également tout détachement aérien sur la plateforme d'Abidjan. »

Le Fennec a posé ses patins sur le sol ivoirien en 1991. De 2002 à 2012, il se met au service de la force « Licorne ». En février 2015, le détachement d'hélicoptère de l'armée de l'Air, présent depuis 42 ans en RCI (sur Alouette II, Alouette III, Écureuil puis Fennec), est dissous. Quatre ans plus tard, le « couteau suisse » fera son retour au sein des FFCI.

Éléments français au Gabon (EFG)

Avec 380 militaires déployés dont une cinquantaine d'Aviateurs et d'Aviatrices, les Éléments français au Gabon constituent un pôle opérationnel de coopération (POC) français sur la façade ouest-africaine. La mission majeure des EFG est de compléter la formation des militaires des pays partenaires de la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) dans leur mise en condition avant engagement dans des opérations intérieures ou extérieures.

Au 1^{er} septembre 2014, le DA 470 change de nom et devient l'élément air (EA) 470, qui compte 24 Aviateurs. « Notre mission est de mettre en œuvre l'hélicoptère Fennec ainsi que l'accueil et le soutien logistique aéronautique au profit des aéronefs militaires en détachement ou de passage », explique le capitaine Miguel, commandant l'EA 470. Le Fennec est présent à Libreville sans discontinuer depuis 1990 où il a succédé à l'Alouette III. Jusqu'en 2014, il cohabitait avec trois Puma du détachement de l'aviation légère de l'armée de Terre, sur le camp De Gaulle. Depuis, il stationne principalement sur l'emprise aéronautique Guy Pidoux et effectue régulièrement des périodes de délocalisation sur le camp De Gaulle.

Vidéo « Les escales aériennes militaires »





Nous sommes là pour agir

Santé, vie quotidienne,
pouvoir d'achat

Il y a ceux qui parlent
et ceux qui font.

Sur le terrain,

Unéo fait la différence.

À vous d'en juger au 0970 809 709

Union des
Associations
de
Personnes
Handicapées
de France
UNAP

Union
Nationale
des
Associations
de
Parents
d'Enfants
Handicapés
UNAPEA



Saas - Prévoyance
Prévention - Actions sociales
Solutions de coexistence



Votre force humaine