

# AIR

## ACTUALITÉS

LE MAGAZINE DE L'ARMÉE DE L'AIR

POSTER  
DÉFILÉ DES AVIATEURS  
AU 14 JUILLET 2017



- // L'ESPRIT DU « GASCOGNE »
- // « ACE » 2017
- // LA CONCERTATION RÉNOVÉE



ESCADRON 1/33 « BELFORT »

# LE RENSEIGNEMENT PREND DE L'ALTITUDE



32



16



26



44

ACTUALITÉS

6 LES ACTIVITÉS MARQUANTES DE L'ARMÉE DE L'AIR

OPÉRATIONS

16 OPÉRATIONNELS ENSEMBLE  
14 Juillet 2017

PRÉPARATION DES FORCES

20 NOUVELLE CAPACITÉ DANS LA DÉFENSE SOL-AIR  
Entraînement en ligne de mire

26 LA COOPÉRATION A RENDEZ-VOUS DANS LE GRAND NORD  
«ACE» 2017

DOSSIER

32 LE RENSEIGNEMENT PREND DE L'ALTITUDE  
L'escadron de drones 1/33 «Belfort»

AU CŒUR DES UNITÉS

44 UN ESCADRON SUR TOUS LES FRONTS  
L'esprit du «Gascogne»

50 AVIATEURS, LA PAROLE EST À VOUS  
La concertation renouvelée

TECHNIQUE

54 LA FUTURE ARME INDIVIDUELLE DES AVIATEURS  
HK416F

CULTURE

56 LES GROUPES D'INFANTRIE DE L'AIR  
Anniversaire des 80 ans

58 LES HÉROS DE L'OMBRE  
Les mécaniciens des As de la Première Guerre mondiale

62 INSIGNE, LIBRAIRIE, LOISIRS, ANNONCES...

Publicité: [page 2: UNÉO] - [page 15: AGPM] - [page 65: UNÉOPÔLE] - [page 67: GMPA] - [page 68: Tého]  
Couverture: photo Adc Jean-Luc Brunet - Sirpa air Poster: photo Adc Jean-Luc Brunet - Infographie Sgc Gwendoline Defente - Sirpa air

Au-delà du cercle polaire, avec pour terrain de jeu un paysage de sapins enneigés à perte de vue et de lacs gelés pour certains, neuf chasseurs français se sont entraînés sans relâche. Un entraînement ardu de près de deux semaines programmé au mois de mai 2017 en Finlande, auquel les équipages français ont participé aux côtés de leurs homologues européens, canadiens et américains.

Par l'aspirant *Lise Moricet*  
Photos *adjudant-chef Jean-Luc Brunet*

« ACE » 2017

# LA COOPÉRATION A RENDEZ-VOUS DANS LE GRAND NORD





Pilotes français de Mirage 2000-5 et pilotes finlandais de F18 échangent sur la tactique à adopter en vol.

C'est en Finlande que les pilotes de chasse se sont retrouvés pour un entraînement aérien baptisé « Arctic Challenge Exercise » (ACE). Pour sa deuxième participation à cet exercice scandinave, l'Armée de l'Air a déployé quatre Mirage 2000-5 de l'escadron de chasse 1/2 « Cigognes » de Luxeuil, deux Mirage 2000C de l'escadron 2/5 « Île-de-France » d'Orange, deux Rafale de l'escadron 1/4 « Gascogne » de Saint-Dizier et un Rafale du 2/30 « Normandie-Niemen » de Mont-de-Marsan. Organisée conjointement par la Finlande, la Norvège et la Suède, l'édition 2017 de l'exercice est un entraînement à l'échelle XXL. Elle a réuni au total douze pays mettant en œuvre environ 110 aéronefs, dont plus de 80 avions de chasse. Ces derniers étaient répartis sur trois bases aériennes : Bodø en Norvège, Kallax en Suède et Rovaniemi

en Finlande. C'est une délégation de 163 personnes venues de plusieurs bases aériennes métropolitaines qui s'est installée sur la base aérienne de Rovaniemi en Laponie le temps de cet exercice international. « Nous sommes venus chercher ici un maintien de nos compétences et un entraînement de haut niveau, rendu possible par un exercice de haute intensité comme celui-ci, avec de nombreux aéronefs et des menaces aussi réalistes que possible », explique le lieutenant-colonel Boris Pomiro, directeur du détachement français de l'exercice (Direx). Un accueil très positif a été réservé aux « Frenchies », comme le direx le souligne : « Nous avons été très bien accueillis. Les Finlandais ont répondu point par point à nos besoins. La qualité des infrastructures aéronautiques, des bâtiments aussi bien que de la piste sont à mettre en avant. »

## UN ENTRAÎNEMENT INTERALLIÉ À GRANDE ÉCHELLE

Les chasseurs français ont eu comme but principal de s'entraîner au montage, à la conduite et à l'exécution de missions de type *Large Force Employment* (mission réunissant de très nombreux appareils), dans une zone de combat très étendue. « La zone d'entraînement est exceptionnelle. Elle s'étend sur 400 miles nautiques de long (soit 750 km environ) et 150 (soit près de 300 km) de large », précise le direx.

Pendant neuf jours, les avions de chasses français ont été insérés à des dispositifs aériens imposants, appelés COMAO (*Composite Air Operations*). Les objectifs des deux missions aériennes quotidiennes étaient nombreux et variés : entretien des pilotes dans leurs qualifications et compétences, notamment celle de *Mission Commander* (chef de mission), entraînement au ravitaillement en vol et à l'utilisation de la liaison 16, ou encore entraînement à des missions de défense aérienne dans un environnement multinational face à des appareils étrangers comme les F18 finlandais et suisses, les Tornado GR4 britanniques, les F15 américains, les F16 MLU belges et norvégiens ou encore le JAS-39 C suédois.

## DES MISSIONS AÉRIENNES COMPLEXES

*Offensive counter air* ou encore *defense counter air*, telles sont les missions que les pilotes mènent au cours de ces neuf jours d'entraînement.

Parmi les pilotes français, le capitaine Renaud, 33 ans, se prépare pour une mission de *Sweep* à bord de son Mirage 2000-5 aux côtés des F18 finlandais et suisses, des F16 MLU belges et norvégiens ainsi que des Tornado britanniques.

La mission du jour est sa dernière sur le territoire scandinave. Pour celle-ci, il est leader d'une patrouille de quatre Mirage 2000-5. Dans les airs, deux camps s'affrontent, les *Blue air* composés de 52 aéronefs et les *Red air* composés d'une trentaine d'avions. Le rôle de chacun évolue à chaque mission tactique. « Le nombre



## UNE LOGISTIQUE IMPRESSIONNANTE

Un exercice d'une telle ampleur requiert une organisation millimétrée anticipée. L'organisation est du ressort du coordinateur logistique (Corlog), le capitaine Sébastien, et de toute son équipe. L'acheminement des matériels de la France vers la Finlande a fait appel à différents modes de transport. Pour la première fois dans un exercice de cette dimension, le fret a été acheminé depuis la métropole principalement par voie ferrée. « En termes de coût, le transport par train reste bien moins cher, mais il demande un travail d'anticipation plus important ainsi que des formations du personnel logistique. En outre, cet exercice comportait de nombreuses particularités : trois types de chasseurs différents y étaient déployés, venant de quatre bases aériennes différentes, tandis que le personnel était issu de sept bases différentes », confie le capitaine Sébastien. La préparation a débuté six mois à l'avance. Plusieurs déplacements d'aviateurs français ont été nécessaires pour planifier les besoins en matière de soutien avec leurs homologues finlandais. Au total, près de 150 tonnes de matériels ont ainsi été transportées en une trentaine de containers, soit un volume global de 1 700 m<sup>3</sup>, comme le souligne le capitaine Sébastien : « Le gros du fret est arrivé huit jours avant l'exercice, pour permettre la mise en place du dispositif en place avant le début de l'exercice. Cinq jours de voyage ont été nécessaires. »



Les Rafale français de Saint-Dizier et de Mont-de-Marsan opèrent depuis la base aérienne de Rovaniemi.

Un plateau  
exceptionnel  
pour un  
exercice de  
haut niveau

d'aéronefs présents est considérable, détaille le capitaine Renaud. Cela demande une concentration de chaque instant. Il faut réussir à capter la bonne information au bon moment. En outre, on travaille ici dans une zone de combat très vaste, beaucoup plus grande que celles auxquelles nous sommes habitués en France.»

Aujourd'hui, l'objectif assigné au pilote français est ardu : pénétrer les lignes ennemies par un point précis fixé au préalable après un ravitaillement en vol. Aux côtés de ses alliés, Renaud et sa patrouille de Mirage 2000-5 doivent notamment intercepter des avions bombardiers simulant des attaques air-sol sur des véhicules transportant des munitions. Le niveau de risque de la mission d'entraînement est qualifié de « haut », ce qui signifie qu'en tant que leader, le chasseur va devoir évaluer les menaces ennemies avec beaucoup de précaution, afin de mener à bien la mission.



Avec deux départs d'avions chaque jour, le travail des aviateurs sur le tarmac est incessant.

Après un tour avion aux côtés du mécanicien, le pilote de Mirage 2000 RDI vérifie son équipement avant de prendre place dans le cockpit de son appareil. Page de droite, au retour d'un vol, les pilotes laissent retomber la pression, mais la mission n'est pas pour autant terminée. Le débriefing va commencer.

## UNE COORDINATION QUI NE LAISSE PAS DE PLACE AUX DOUTES

Pour mener ce combat acharné en vol, Renaud s'est longuement préparé. Les objectifs de la mission lui ont été assignés la veille. Une longue phase de préparation au sol a alors débuté. Tout a commencé par un *mass briefing*. C'est à ce stade que le nombre de participants, les horaires des vols, ou encore les aéronefs à ravitailler en vol sont fixés.

Cette logistique aérienne nécessite une planification fine et rigoureuse entre les différents acteurs, comme le confie le pilote de Mirage 2000-5 : « Les phases de préparation peuvent sembler longues, mais elles sont indispensables pour garantir la sécurité aérienne et optimiser le temps de vol de chacun. » Pour assurer la coordination entre les onze nations participantes sur les trois sites nordiques, la vidéoconférence s'est imposée comme un outil opérationnel incontournable. « C'est remarquablement bien

organisé et efficace. Grâce aux vidéoconférences installées, nous pouvons communiquer instantanément avec nos homologues des différents sites de l'exercice répartis sur trois pays », nous précise le lieutenant-colonel Boris Pomirol. Quelques heures avant le vol, un dernier briefing réunit les principaux protagonistes. Le *Mission Commander* expose une dernière fois son *Game plan* (tactique élaborée afin d'atteindre les objectifs fixés) et vérifie les objectifs à atteindre en fonction de la météo du jour. Plongé dans sa bulle, Renaud entame sa préparation mentale. Combinaison de vol enfilée, casque à la main, le capitaine se dirige vers son avion stationné sur le tarmac. Concentré, une poignée de minutes avant le décollage, il réalise un tour avion avec le mécanicien. Le Mirage 2000-5 est minutieusement contrôlé, afin de vérifier que l'avion ne présente aucune anomalie visible.

## UNE MISSION ACCOMPLIE

Après 2h20 de vol, le pilote de Luxeuil s'extrait de son appareil le sourire aux lèvres. Cherchant le regard de ses pairs, il paraît satisfait du travail accompli. Il a

bientôt la confirmation que le vol s'est bien passé, que la mission est réussie. En outre, sa patrouille a pu être ravitaillée en vol par un A330 MRTT britannique, le Voyager. « C'est important à nos yeux. Pour la première fois, nous étions autorisés à ravitailler sur ce type d'appareil, ainsi que les Mirage 2000 C et les Rafale », relate le capitaine Renaud. Côté français, le MRTT rejoindra la flotte de la 31<sup>e</sup> escadre aérienne de ravitaillement et de transport stratégiques au mois d'octobre 2018.

Vient ensuite, comme après chaque vol, le rejeu de la mission. Le pilote extrait du système de bord du Mirage 2000-5 l'enregistrement des passes de tir réalisées durant la mission. La situation tactique est évaluée. La validation des tirs est également effectuée. Le système évalue les tirs : *Kill or Miss*. Ce débriefing de la mission est un moment clé. L'occasion pour les pilotes de toutes les nationalités de partager leurs méthodes de travail. « Nos méthodes et nos procédures sont sensiblement les mêmes, mais cet exercice contribue à nous faire progresser dans l'utilisation des standards Otan, dans un contexte de coopération interalliée », ajoute le pilote. ■

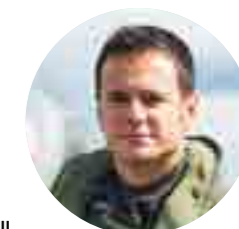
## TÉMOIGNAGES

**Lieutenant-colonel BORIS POMIROL, directeur Pilote de chasse sur Mirage 2000-5, commandant l'escadron de chasse 1/2 « Cigognes » de Luxeuil**



« Composé de quatre unités opérationnelles ainsi que du personnel mécanicien, transit, logistique, médical, commando et informaticien, le détachement français est un dispositif conséquent. C'est très enrichissant en termes de commandement. De surcroît, l'exercice est d'un niveau "expertise" dans notre référentiel d'entretien des compétences de pilotes. L'enjeu est par conséquent très important. »

**Capitaine RENAUD, Pilote de Mirage 2000-5 au 1/2 « Cigognes »**



« C'est la troisième fois que je participe à un exercice de cette ampleur. C'est très riche en enseignements, tant au niveau tactique qu'en termes de coordination. La finalité reste globalement la même : favoriser le partage d'expérience et améliorer l'interopérabilité entre tous les vecteurs des différentes nations. »

**Capitaine SÉBASTIEN, Coordinateur logistique de l'exercice**



« En tant qu'officier mécanicien, c'est la 10<sup>e</sup> fois que j'occupe le poste de coordinateur logistique et la 7<sup>e</sup> fois en mission à l'étranger. La préparation est particulièrement complexe sur ce type d'exercice à grande échelle. C'est ce qui est intéressant, que ce soit pour l'acheminement du personnel ou du fret. »

**Sergent CHRISTOPHER, Chef de mission administrateur réseaux**



« La préparation des systèmes d'information et de communications (SIC) a démarré bien en avance de phase. Un mois avant le début de l'exercice, cela a représenté un travail à temps plein. L'essentiel de notre activité se déroule en amont de l'exercice et en aval. Tous les systèmes étaient raccordés et prêts trois jours avant le début de l'exercice. Au total, 80 postes informatiques ont dû être configurés et mis en réseaux. »

Une première : les avions français ont été ravitaillés en vol par un A330 MRTT



**PROCHAIN NUMÉRO**

**août-septembre 2017 n°704**

**Escadron de chasse 1/2 « Cigognes »**

# Les experts de la défense aérienne

Unité historique de l'Armée de l'Air, l'escadron de chasse 1/2 « Cigognes » assure au quotidien la mission de police du ciel en métropole et, fin 2016, pour le compte des États baltes. Embarquement immédiat à bord d'un Mirage 2000-5.

**AIR** ACTUALITÉS  
LE MAGAZINE DE L'ARMÉE DE L'AIR

## Coupon d'abonnement

**Nom:** \_\_\_\_\_

**Prénom:** \_\_\_\_\_

**Adresse:** \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

**Code postal:** \_\_\_\_\_

**Ville:** \_\_\_\_\_

**Téléphone:** \_\_\_\_\_

**E-mail:** \_\_\_\_\_

**Signature:** \_\_\_\_\_

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](mailto: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 par 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).

### 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 €