



La Gazette du 410

Association Nationale des Officiers de Réserve
de l'Armée de l'Air et de l'Espace



Edition de janvier 2023

Sommaire

[P 1- Le mot du président](#)
[P 2- Voeux](#)
[P 3-In memoriam](#)
[P 4-Actualités du secteur](#)
[P 8- Agendas](#)
[P 9-Rétrospectives](#)
[P12-Espace](#)
[P 13- Infos AAE](#)
[P18- La page loisirs](#)

Le mot du président

LTT (H) Patrick BUGEON, président du secteur ANORAAE 410

Changer de paradigme

Il y a quelques semaines, un sondage réalisé par un grand quotidien à l'occasion du 11 novembre présentait des conclusions plutôt rassurantes : non le patriotisme français n'est pas mort, oui les français plébiscitent toujours leur armée.

75% des personnes interrogées déclarent être elles-mêmes « patriotes », la connotation du mot, longtemps confondu avec « nationalisme », n'effraie plus. Avec 86% de bonnes opinions, la popularité de l'armée demeure intacte et majoritaire. Il semble que la guerre en Ukraine ait renforcé l'attachement des français à leur armée, souvent perçue comme une protection, à laquelle il faut donner des moyens, même en période économiquement difficile.

Toutefois, ils semblent aussi lucides sur ses capacités. 65% - contre 78% en 2018 - considèrent la France comme étant une grande puissance militaire. A l'aune des rapports officiels et déclarations publiques ayant depuis des mois, révélé les faiblesses de notre armée qui, seule face à un adversaire, ne disposerait que de quelques jours de munitions, sans parler des matériels insuffisants, des pièces de rechange manquantes, des équipements, de l'entraînement en particulier celui de nos pilotes. Bien sûr, certains vont raisonner « OTAN », occultant le danger d'une dépendance accrue vis-à-vis des américains ! On sait par ailleurs de plus en plus que l'idée d'une défense européenne reste une chimère, malgré les incantations de certains.

« Notre armée sait tout faire et elle le fait bien, mais nous manquons d'épaisseur », me confiait récemment un haut gradé de nos armées. Tout est dit ! Bâtie sur un modèle d'armée « expéditionnaire », notre armée serait-elle devenue impuissante face à une guerre de haute intensité qui s'installerait dans la durée ? Le Chef d'Etat-Major de l'Armée de Terre (CEMAT), le Général Pierre Schill, a déclaré qu'il était crucial que les forces armées connaissent un « processus de transformation ». Pour ce faire, un budget de 40,9 MD d'€ reste-t-il adapté, quand certains placent plutôt la barre à 70 MD ? En temps de paix, changer de paradigme à court terme n'est pourtant pas aussi simple qu'on l'imagine tant les inerties sont grandes et les délais difficilement compressibles, indépendamment de l'aspect budgétaire. Nos gouvernants auraient-ils pris conscience de l'urgence et des menaces ? Le projet de loi de finances 2023 : + 3 MD d'€ vs 2022 portant le budget des Armées à 43,9 MD d'€ ne semble pas le démontrer. Le saut technique et capacitaire, souvent souhaité, semble être remis à plus tard...

Directeur de la publication : Lieutenant Patrick BUGEON
Rédacteur en chef : Lieutenant-colonel Jean-Louis LAMIRE
Comité de rédaction : Colonel Jean NERON, Commandant Jean-Pierre SIMON,
Adjudant-chef Marc DUCASTEL
ANORAAE secteur 410 Essonne, Base aérienne 217, 91220 Brétigny-sur-Orge

Chers camarades

Le président du secteur ANORAAE 410 et les membres du Bureau vous souhaitent beaucoup de joie et de « petits bonheurs » pour 2023.

Que cette année apporte paix, sérénité, une bonne santé aux plus fragiles et surtout que nous ayons le plaisir de nous retrouver souvent pour des moments conviviaux dans le cadre de cette ANORAAE qui nous est chère !

Belle et heureuse année 2023 !!

Adieu Monsieur Chabbert !

Par le LTT (H) Patrick BUGEON



Qui d'entre nous n'a pas encore dans les oreilles la voix chaude et envoutante de ce merveilleux conteur qu'était Bernard Chabbert ? Sa vision « poétique » de l'aviation donnait un ton particulier à ses commentaires, à la fois plaisant aux connaisseurs et accessible aux néophytes. Ses histoires le faisaient apprécier par les spectateurs, qu'ils soient spécialistes ou non, créant un lien émotionnel fort entre eux et les acteurs de légende qu'il faisait revivre.

Ce fabuleux conteur du ciel nous a quitté le 15 décembre dernier. La nouvelle a créé un choc. « Un pilote ne meurt pas, dit-on, il s'envole juste et ne revient pas », maigre consolation pour la perte d'un grand Monsieur !

Très jeune, Bernard est « tombé » en Aviation par son père pilote à l'Aéropostale dès 1929 sur la ligne Toulouse-Dakar, puis directeur d'exploitation des avions d'Air France à Dakar à partir de 1933. Il commencera à piloter à Madagascar à l'Aéro-Club Air France, à l'âge de 15 ans. Tour à tour journaliste, chanteur, pilote, collectionneur d'avion, Bernard totalisait plus de 1 600 heures de vol sur plus de 250 types d'avions différents, parmi lesquels des avions mythiques (Bücker Bü 133 *Jungmeister*, Bücker Bü 131 *Jungmann*, Supermarine Spitfire Mk IX, etc.), de nombreux avions de sport et de tourisme, des planeurs.

Pour les besoins de la rédaction d'articles et d'évaluations en vol, il s'est aussi installé aux commandes d'avions de ligne (A 319, A 330, B 737, B 727, B 747, B 777, Concorde, etc.), de quelques avions militaires (Mirage III, Alpha Jet, Hawker Hunter, etc.) et de simulateurs exotiques (module lunaire *Apollo*, *Space Shuttle*, *Soyouz*, etc.), sans être qualifié sur ces appareils.

Personnage reconnu du monde des meetings aériens, il commentera chaque année plusieurs meetings, dont ceux de La Ferté-Alais - depuis 1974 - de Melun-Villaroche, du Salon du Bourget, de Payerne et Bex en Suisse et de Duxford pour ne citer que les plus connus, faisant ainsi découvrir et aimer l'aéronautique à d'innombrables personnes.

L'ANORAAE célèbre le 58^{ème} anniversaire de la première prise d'alerte nucléaire

Par le LTT (H) Patrick BUGEON



Le 3 novembre, une conférence sur l'Histoire de la Dissuasion Nucléaire française était organisée à l'initiative des secteurs ANORAAE 410 & 430, célébrant ainsi le 58^{ème} anniversaire de la première prise d'alerte d'un bombardier Mirage IV armé de la bombe AN-11 et d'un avion ravitailleur Boeing KC-135 (8 octobre 1964). Les salons du Palais du Luxembourg servaient de cadre à cette soirée placée sous le Haut Patronage de Monsieur Gérard Larcher, Président du Sénat, avec la participation du Général Nicolas (Air 2S), ancien Chef du Centre des Opérations de la Force Nucléaire (COFN).

Une cinquantaine d'invités et de membres de l'ANORAAE, dont M. le Sénateur Philippe Paul Vice-Président de la Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées participaient à l'évènement. A travers un exposé très documenté, émaillé d'anecdotes personnelles, le Général Nicolas nous a fait revivre avec enthousiasme les tous débuts de la Dissuasion, l'épopée du Mirage IV puis en 1971, avec la base aérienne 200 d'Apt-Saint-Christol du plateau d'Albion et le premier sous-marin nucléaire lanceur d'engins (SNLE) : *Le Redoutable*, la constitution de la Triade nucléaire de la France. A la suite de l'exposé, de nombreuses questions ont témoigné de l'intérêt de l'auditoire pour ce sujet d'actualité.



Les 20 ans de l'escadrille aérosanitaire 06/560 « Etampes »

Par le LTT (H) Patrick BUGEON



© Emma LE ROUZIC / armée de l'Air et de l'Espace

Le 20 octobre 2022, une cérémonie s'est déroulée sur la zone militaire de l'aérodrome d'Etampes-Mondésir, devant la stèle commémorative de l'ancienne B.A 110, pour célébrer les 20 ans du 06/560 « Etampes ». Cette cérémonie réunissait des militaires de la B.A 107 de Villacoublay et de la B.A 123 de Bricy. A cette occasion plusieurs convoyeuses ont reçu leur macaron de leurs parrains ou marraines.

Le LTT Bugeon représentait le secteur ANORAAE 410.

Rappelons que l'Escadrille aérosanitaire 06/560 « Etampes » a été créée le 1^{er} septembre 2002. Héritière des traditions de la section d'aviation sanitaire 22/110, elle porta aussi les valeurs des convoyeuses de l'Air.

Engagées au profit de l'Armée de l'Air depuis 1946, elles écrivent leur histoire au gré des conflits et catastrophes en tous genres au service des blessés et malades. Cette unité est aujourd'hui subordonnée au Commandement des forces aériennes mais, les infirmières/infirmiers convoyeurs de l'Armée de l'Air, sont eux rattachés au Service de Santé des Armées.

Si leur cœur de métier reste l'évacuation médicale par voie aérienne à bord de l'ensemble de aéronefs de transport de l'Armée de l'Air et de l'Espace, ils sont également des membres importants de l'équipage dans le cadre de l'assistance médicale en vol.

Les convoyeuses/convoyeurs suivent une formation initiale et continue très importante, tant pour maîtriser le versant aéronautique que pour acquérir et conserver une maîtrise technique des soins médicaux critiques.



© Emma LE ROUZIC / armée de l'Air et de l'Espace

Les missions :

- Missions MEDEVAC (Evacuation médicale) : tactiques et stratégiques
- Soutien et assistance médicale en vol : accompagnement des hautes autorités, transport de ressortissants/RESERVAC, Pèlerinage militaire de Lourdes, Rêves de gosses.
- Maintien des compétences aéro-médicales
- Expertise AEROTECH : régulation MEDEVAC auprès de l'EMO-Santé, instructeur, formateur, expérimentation de nouveaux matériels, entretien des lots médicaux.

La flotte aérienne employée :

- A 330-200
- A 330 Phénix
- A 400 M
- C 130 Hercule
- CN235 CASA
- FALCON 900/2000



L'escadrille aérosanitaire 06/560 « Etampes » en chiffres

- 2 infirmiers convoyeurs de l'armée de l'air en OPEX
- 23 infirmiers convoyeurs de l'armée de l'air
- 80% de féminisation
- 4 infirmiers convoyeurs de l'Armée de l'Air d'alerte en permanence
- 2 fois citée avec croix de la valeur militaire
- 500 MEDEVAC par an

Sources : brochure escadrille aérosanitaire 06/560 « Etampes »

Rencontre avec le commandant de la B.A 107 de Villacoublay

Par le LTT (H) Patrick BUGEON

Le 6 décembre dernier le LCL Etienne Choain, président du secteur 430 Paris et le LTT Patrick Bugeon président du 410 ont été reçus par la Colonelle Géraldine Borrel commandant la B.A 107. Cette prise de contact de près de deux heures faisait suite à l'invitation qui lui avait été adressée à assister à la conférence sur la Dissuasion nucléaire qui s'est tenue le 3 novembre 2022 au palais du Luxembourg.

Outre une présentation de l'ANORAAE, les échanges axés sur les actions en faveur des jeunes - notamment les EAJ et le BIA - ont montré une proximité de vues propice à une collaboration, en particulier dans le cadre du développement d'une EAJ sur la BA 107 pour septembre 2023. Par ailleurs, afin de contribuer au développement de la Réserve, indispensable à l'Armée de l'Air et de l'Espace et de promouvoir l'esprit de défense, l'accent a été mis sur le recrutement de nouveaux membres de l'ANORAAE auprès des anciens d'active. A cet égard, la Colonelle s'est montrée favorable à une diffusion d'informations concernant notre association sur la base (conférence d'information, réseau intranet base, mise à disposition de documents ...).

Enfin, la possibilité d'organiser des visites de la BA 107 au 1^{er} semestre 2023 au profit des EAJ de la F.A 117 et des BIA du secteur ANORAAE 410 a été abordée.

11 novembre 2022, le secteur ANORAAE 410 au rendez-vous de la Mémoire

Par le LTT (H) Patrick BUGEON

Comme il est de tradition depuis de longues années, plusieurs membres du secteur 410 ont répondu présent le 11 novembre lors des cérémonies commémoratives de l'armistice de 1918, mais aussi - depuis la loi du 28 février 2012 - jour d'hommage à tous les morts pour la France des conflits anciens ou actuels. Ainsi, le 11 novembre permet-il, à l'image du *Memorial Day* américain, d'honorer également tous ceux qui ont péri au cours des opérations extérieures



On notera notamment, la participation du LCL Jean Louis Lamire à la cérémonie du Val St Germain



Celle du CDT Etienne Quatrelivre « maître de cérémonie » à Draveil.

Le CDT Philippe Grisez était présent à Arpajon, de même que le CDT Jean Pierre Simon à Crozon et l'ADC Marc Ducastel à Evry



Et le LTT Patrick Bugeon à Tigery avec le drapeau du 410

Save the date

Par le LTT (H) Patrick BUGEON

Notez que l'Assemblée annuelle 2022 du secteur ANORAAE 410 se tiendra le **samedi 4 février 2023 à 10h00**. Elle se prolongera par un repas sur le site et une visite l'après-midi jusqu'à 16h00. Les convocations écrites vous parviendront dans les prochains jours.

Comme l'an passé dans le cadre du musée Safran, l'Assemblée 2022 se tiendra dans un lieu inédit avec pour objectif de renouveler et de prolonger l'intérêt de ce type d'évènement tout en améliorant la visibilité de notre association grâce à l'invitation de personnalités extérieures.

Une Assemblée annuelle est un moment privilégié où les membres d'une association ont plaisir à se retrouver et à échanger sur la vie du secteur. Chaque année, le Bureau du secteur fait des efforts pour se renouveler, nous attendons en retour que chacun fasse le même effort pour participer, en particulier les membres qui sont habituellement rarement présents. Il serait navrant et négatif vis-à-vis de nos hôtes et nos invités extérieurs d'assister à une assemblée « fantôme » réunissant moins d'une quinzaine de participants !

Je compte donc sur chacun et chacune pour nous rejoindre le 4 février prochain

Le A-10 Warthog, l'un des avions de combat les plus «badass» de tous les temps

Par le COL (H) Jean NERON

Sa célébrité n'a cessé de croître depuis sa création dans les années 1970.

Le 11 octobre 2022, l'US Air Force a annoncé qu'elle comptait désormais parmi sa flotte d'avions de combat trois avions d'attaque A-10 Thunderbolt II dotés d'ailes toutes neuves. S'ils ont été prioritaires pour recevoir ces nouveaux équipements, c'est sans doute parce que ces avions sont devenus de véritables légendes.

En dépit de leur laideur («Warthog» signifie «phacochère» en français), leur réputation –notamment de «tueurs de chars»– n'a jamais été égalée et l'heure de leur retraite, grandement méritée, ne cesse d'être repoussée par le Pentagone, ainsi que l'explique Popular Mechanics.

Pour les A-10 Thunderbolt II, tout commence avec l'expérience états-unienne au Vietnam. Pour combattre dans la jungle, l'US Air Force se rend compte que sa flotte traditionnelle composée d'avions à réaction polyvalents comme le F-105 Thunderchief ou le F-4 Phantom ne sera pas d'une grande utilité.

Alors qu'elle utilise des hélicoptères ou de simples avions à hélices comme l'A-1 Skyraider, l'armée comprend qu'il lui faut désormais nécessairement des avions capables de manœuvrer à basse altitude et d'apporter un vrai soutien aux opérations d'infanterie.

C'est en 1972 que l'US Air Force choisit le Warthog, conçu par Fairchild et issu du «programme AX» du Pentagone. Il s'agit alors d'un avion monoplace à ailes basses et droites, avec deux turboréacteurs à double flux, sans postcombustion, situés derrière les ailes. Capable d'emporter des bombes de nombreux types, l'avion est, surtout, doté du GAU-8 Avenger, un autocanon de type Gatling et de calibre 30 millimètres ayant contribué à faire sa légende.

Ces équipements et capacités permettent à l'A-10 Warthog une grande maniabilité à basse vitesse et basse altitude, mais aussi des atterrissages sur de courtes pistes, par exemple de simples routes.

Le revêtement de l'aile peut être facilement remplacé quand il est endommagé, même avec du matériel de fortune. Le cockpit de l'A-10 est protégé par environ 545 kilogrammes de blindage en titane appelé «la baignoire». Celle-ci peut résister à des projectiles perforant jusqu'à 23 millimètres.

«Fighter mafia»

Si le programme de production de l'A-10 a survécu les premières années malgré de nombreuses critiques, c'est en partie, selon le colonel retraité Arden B. Dhal, grâce à deux victoires politiques.

La première bataille clé, qui a débuté à la fin de la Seconde Guerre mondiale, concerne la rivalité entre Armée de l'air et Armée de terre. Laquelle d'entre elles devait être responsable des missions d'appui aérien rapproché?

Comme durant la guerre du Vietnam, l'Armée de terre s'en chargeait avec des UH-1 «Huey», puis en tentant de développer, à la fin des années 1960, le nouvel hélicoptère d'attaque AH-56 «Cheyenne». Le Warthog est, lui, devenu le champion et le contre-argument de l'Armée de l'air. Celle-ci a fini par avoir le dernier mot: le Congrès fut convaincu que cet avion d'attaque devait servir pour ce type de mission.

La seconde bataille politique a eu lieu au sein même de l'US Air Force. Elle opposait d'un côté des officiers qui considéraient les chasseurs rapides et sophistiqués comme les seuls à mériter l'investissement de l'US Air Force, de l'autre des officiers qui défendaient des avions lents et simples tels que le Warthog.

Grâce à quelques partisans efficaces au Congrès et à un accord entre le secrétaire de la Défense de l'époque, James Shlesinger, et le général George S. Brown, l'A-10 a de nouveau survécu.

Depuis, le Warthog continue de ravir l'US Air Force. Un détachement d'au moins deux d'entre eux opère même actuellement à l'aéroport international Roman-Tmetuchl, dans l'archipel de Palau, dans le but de s'entraîner pour un éventuel conflit face à la Chine. La guerre en Ukraine le prouve: se passer d'un aussi bon «*tank killer*» serait une idée saugrenue.



DGA-EV dit adieu au Mystère 20

Par Frédéric Lert



Saisi en vol au-dessus de la Camargue, le Mystère 20 n°79, porteur d'une pointe avant de Mirage 2000. A noter que l'avion porte toujours le logo du CEV à l'avant du fuselage. © Anthony Pecchi/DGA EV

Jusqu'à quatorze avions de ce type ont été utilisés par DGA EV (ex Centre d'Essais en Vol) et l'EPNER. Le biréacteur de Dassault Aviation a notamment été un acteur essentiel des programmes Mirage 2000 et Rafale.

La DGA était le dernier acteur étatique à utiliser le Mystère 20 et la saga a pris fin officiellement le 25 novembre dernier avec un dernier vol de l'appareil n°288. Celui-ci affichait alors 12985 heures de vol au compteur.

« Les derniers Falcon ont été retirés en raison de leur coût d'entretien devenu colossal » explique-t-on au sein de DGA EV. Ces avions sont à présent totalement remplacés par le premier ABE NG (Avion Banc d'Essais de Nouvelle Génération), bientôt épaulé par un deuxième appareil du même type.



Retour de vol du Mystère 20 n°288 sous les traditionnels honneurs des pompiers d'Istres. DGA EV

Les premiers Mystère 20 arrivèrent dès 1968 au Centre d'Essais en Vol, cinq ans après le premier vol de l'avion, mais ils prirent une part grandissante des opérations du CEV à la fin des années 1970. A cette époque, ils furent des participants aussi actifs qu'indispensables à la mise au point des équipements embarqués de la famille Mirage 2000 puis des Rafale. Tous les radars de pointe avant des chasseurs français de ces quarante dernières années (RDI, RDY, Antilope, RBE2...) furent montés à un moment ou un autre sur les Mystère 20 de Bretigny, Istres ou Cazaux. Idem pour les systèmes de guerre électronique et même les auto-directeurs actifs d'un grand nombre de missiles. Le Falcon 288 qui réalisa le dernier vol avait d'ailleurs participé à la mise au point des contre-mesures électroniques du Mirage 2000 et il avait depuis gardé les détecteurs d'alerte Serval placés en extrémité de voilure, comme sur le Mirage.

Plus récemment, trois avions avaient été intensivement utilisés pour le programme Rafale : le n°188, utilisé pour les essais du radar RBE2, le n°104 qui avait quant à lui emporté simultanément un RBE2 et l'OSF (Optronique de Secteur Frontal) et enfin le n°252, avion banc d'essais du système Spectra, avec l'installation de nacelles sous la voilure et d'un carénage en sommet de dérive. Les essais d'IFF de nouvelle génération ont également pris place à bord d'un Mystère 20 spécifique.

Le Mystère 20 était bonne pâte, et sa conception s'était faite au début des années 1960 avec suffisamment de marges et de tolérances en conception pour accepter les greffes les plus traumatisantes pour sa ligne. Il n'est pas certain qu'un avion très récent pourrait accepter avec autant de bonne volonté de telles interventions. L'avion était en outre remarquablement taillé pour les essais, avec la capacité d'emporter des expérimentateurs (5 à 6 personnes en cabine en plus des pilotes) et tout ce qu'il fallait comme baies de mesure et d'enregistrement, tout en offrant un domaine de vol intéressant (manœuvrabilité d'un avion Dassault, capacité à accrocher le haut subsonique...) Certains avions avaient en outre leur poste de pilotage modifié pour reproduire en place droite celui d'un avion de chasse, avec manche, manettes et planche de bord identiques. Dans le cas des Mirage 2000D et N, le poste du navigateur officier système d'arme était reproduit dans la cabine. Un avion avait également été modifié pour répondre aux besoins de l'Onera.

Pour faire face aux besoins de génération électrique des équipements embarqués (fonctionnement et refroidissement), la puissance de l'APU (groupe de puissance auxiliaire) d'une partie de la flotte de DGA-EV avait été augmentée, avec l'apparition sur la pointe arrière du fuselage, derrière les réacteurs, d'une écope supplémentaire. Cette APU pouvait notamment être utilisée en continu pendant le vol, sous la surveillance de l'équipe d'essais.



C'est ainsi que les avions meurent... Le 104, au premier plan, déjà dépouillé de ses moteurs et de sa pointe avant. L'avion a longuement participé à la mise au point du radar RBE2 et de l'OSF du Rafale. © Frédéric Lert / Aerobuzz.fr

Au-delà des seules expérimentations, les Mystère 20 furent également utilisés durant quatre décennies par l'EPNER (Ecole du personnel navigant d'essais et de réception) pour la formation des équipages d'essais. Dans ce rôle, lors de passages à l'EPNER, les avions bancs d'essais cités plus haut permettaient aux stagiaires de pratiquer des essais de capteurs. De manière beaucoup plus permanente au sein de l'Ecole avec les avions numéro 22, puis 288 et 342, le biréacteur s'était surtout révélé extrêmement bien adapté non seulement par sa capacité d'emport, mais aussi par ses qualités de vol qui permettait de démontrer des performances, avec l'accent mis sur l'étude des décrochages. Les anciens instructeurs de l'Epner se souviennent de journées particulièrement intenses au cours desquelles ils pouvaient enchaîner entre 40 et 50 décrochages dans la journée lors de vols d'instructions avec les stagiaires. ! Depuis quelques années, Dassault Aviation avait toutefois mis son veto sur les manœuvres les plus agressives avec la flotte restante. Un seul avion, dûment instrumenté pour mesurer en temps réel les efforts sur la cellule, était autorisé à participer aux vols d'instruction les plus exigeants.

Source Aéro buzz,
Le 09 décembre 2022

Sophie Adenot devient la deuxième astronaute française, plus de vingt ans après Claudie Haigneré

Par Marc Dana (France-info)



Plus de vingt ans après Claudie Haigneré, la France compte une nouvelle voyageuse de l'espace. Sophie Adenot fait partie de la nouvelle promotion d'astronautes européens. La liste a été dévoilée par l'Agence spatiale européenne (ESA) mercredi 23 novembre. Les cinq personnes sélectionnées ont été choisies parmi les 22 523 candidats européens au cours d'une campagne de recrutement lancée en février 2021.

Sophie Adenot, 40 ans, a obtenu en 2004 le diplôme d'ingénieur de l'Ecole nationale supérieure de l'aéronautique et de l'espace (Isae Supaero), la même école que Thomas Pesquet. Elle est ensuite recrutée par la société Airbus Helicopters pour travailler au sein du bureau d'études qui conçoit les cockpits des hélicoptères.

A 23 ans, elle intègre l'Armée, où elle pilote un Caracal, *"un bijou de technologie"*, sur lequel elle avait travaillé plus tôt, comme ingénieure, quand elle songeait à quel équipement placer à quel endroit du cockpit. *"Je le revois [l'hélicoptère] arriver avec ce que j'ai conçu en tant qu'ingénieure, c'est juste hyper émouvant pour moi"*, relate cette mère d'un petit garçon, dans une vidéo publiée par le ministère des Affaires étrangères mi-novembre.

"C'est mon grand-père qui m'a donné son amour des machines, parce qu'il était mécano dans l'Armée de l'air."

Son grand-père n'est pas la seule personne à l'avoir inspirée. Interrogée après la présentation officielle de l'ESA, la Française dit avoir été influencée par la lecture de la biographie de Marie Curie. Elle considère également Claudie Haigneré, comme un modèle, *"une grande dame"*. La nouvelle astronaute relate avoir essayé, plus jeune, de *"faire tous les salons du Bourget pour essayer de la voir"*. *"Si elle n'avait pas été là, je ne serais pas là aujourd'hui"*, assure-t-elle.

Celle qui enregistre plus de 3 000 heures de vol en hélicoptère a notamment servi lors de deux missions en Afghanistan, se retrouvant aux commandes du Caracal. Elle a aussi participé à des missions de recherche et sauvetage au combat pour aller chercher des pilotes éjectés en terrain hostile ou des blessés. Elle a également piloté des Super Puma, des hélicoptères dédiés au transport du président de la République ou des ministres.

C'est en 2018 qu'elle devient la première femme pilote d'essai expérimental sur hélicoptères en France pour tester des prototypes. Elle est promue, le 26 mai 2021, au grade de lieutenant-colonel. Côté hobbies, elle peut aussi compter sur son brevet de parachutisme sportif et sa licence de planeur.

Informations recueillies par le CDT (h) Jean Pierre SIMON et par LTT (H) Patrick BUGEON
Sources : communiqués de presse du ministère des Armées et presse nationale



IN MEMORIAM. Période du 12.11.21 au 10.11.22

MORT POUR LA FRANCE

Opération *Barkhane*

Brigadier Alexandre MARTIN. 24 ans.

54^e Régiment d'Artillerie (Hyères).

22 janvier 2022. Mali.

MORT EN SERVICE COMMANDÉ

Caporal-chef Jérémie AMOROSO, 37 ans.

13^e Bataillon de Chasseurs Alpins (Chambéry),

décédé accidentellement en mission au

2^e Régiment Parachutiste d'Infanterie de Marine (La Réunion).

1 - Actualités de l'Armée de l'Air & de l'Espace :

8 octobre. L'AAE a marqué le 58^{ème} anniversaire des Forces aériennes stratégiques (FAS) et celui de la première prise d'alerte d'un bombardier Mirage IV armé de la bombe AN-11 et d'un avion ravitailleur Boeing C-135F. De son côté, l'ANORAAE a célébré l'évènement à travers une conférence sur l'histoire de la Dissuasion Nucléaire française donnée au Palais du Luxembourg le 3 novembre dernier (voir Air Actu n° 755).

Les EAJ (Escadrilles Air Jeunesse) et le devoir de mémoire. Le 11 novembre, une trentaine d'équipiers de l'EAJ de Nancy se sont rendus sur le site de mémoire de Verdun. Le 9 novembre, un cours d'histoire a été donné aux équipiers de l'EAJ d'Ambérieux et aux collégiens inscrits en classe de Défense par un réserviste professeur d'histoire. Le 1^{er} novembre, les équipiers de l'EAJ de la BA 105 d'Evreux ont recolté des fonds auprès des bénévoles du Souvenir français dans le but de restaurer et d'entretenir des tombes de français morts pour la patrie.

Congrès de la chasse. Il s'est tenu le 18 novembre 2022 dans l'enceinte du Musée de l'Air et de l'Espace du Bourget, avec plus de 1 000 participants, dont une centaine d'étrangers. Une partie de ce congrès s'organisait autour de conférences et des rencontres entre les pilotes de chasse et plus de 300 jeunes, dont certains issus des escadrilles Air Jeunesse (EAJ). En fin de journée tous les chasseurs se sont réunis autour du Mémorial des aviateurs.

2 - Matériels

Armée de l'Air et de l'Espace.

« Avion du futur ». Un accord a été signé entre les gouvernements français, allemand et espagnol, et les industriels (Dassault ; Airbus ; Indra et Eumet), pour le développement d'un prototype du futur avion de combat. Destiné à permettre le remplacement, à l'horizon 2040, de nos *Rafale* et des *Eurofighter* allemands et espagnols (montant : 3,2 milliards d'euros partagés à parts égales.) il s'appuierait sur un budget de 100 milliards d'euros.

L'AAE a reçu son 8^{ème} Phénix, évolution militaire de l'Airbus A330. Les 5 autres appareils commandés seront livrés au cours de l'année 2023. Par ailleurs, le 3^{ème} A330-200 livré à l'escadron de transport (ET) Esterel est arrivé le 15 novembre 2022 à Roissy CDG où sont stationnés aujourd'hui les A 330 de l'Esterel, avant de rejoindre Istres où est implanté l'escadron. Il sera alors converti en version A 330 MRTT pour assurer la fonction de ravitaillement en vol.

Drones Reaper



Premier tir d'essai d'un armement guidé laser depuis un drone *Reaper*.

Nos drones *Reaper* sont désormais aptes à tirer des bombes GBU 12 et 49 ainsi que des missiles *Hellfire*

Ils ont dépassé les 30.000 heures de vols.

L'hélicoptère *Caracal* de l'EH 1/67, au cœur de nos opérations, pourra déposer et recueillir les commandos des Forces Spéciales Air de la BFSA : meilleure élongation grâce à sa capacité de ravitaillement en vol et polyvalence aux actions de sauvetage conventionnelles en passant par l'appui feu du canon de 20 mm de l'appareil.



Ravitaillement en vol d'un hélicoptère de l'EH 1/67

3 - Exercices

Pégase 2022. Comprenant « *Pitch Black* » entre autres l'exercice de haute intensité (multimilieux et multichamps), cet exercice a engagé des EA18 et F35 australiens et des *Rafale* français de la BA 118 de Mont-de-Marsan (*Régiment Normandie-Niemen*), lesquels ont pu s'entraîner dans un espace de dimensions exceptionnelles puisque égal au tiers de la surface de l'espace aérien français !

Nos *Rafale* ont également fait escale en Indonésie et à Singapour, volant alors au côté des F15 et F16. De retour de cette mission exceptionnelle à l'autre bout du monde (Asie du Sud-Est et Australie), des *Rafale* ont relié leur base depuis celle d'Al Dafra en 7 heures de vol.

Volfa 2022. Les bases aériennes 118 Mont-de-Marsan et 125 Istres ont organisé cet exercice sur la base d'un scénario de haute intensité d'entrée dans une zone hostile. Conduit autour de 22 raids menés par 65 aéronefs, il a vu la participation de détachements US, allemands, australiens, canadiens, émiratis, espagnols, grecs, italiens et portugais.

Des observateurs britanniques, japonais et géorgiens étaient également présents. Le debriefing de *Volfa* servira aussi pour préparer *Hemex Orion 2023*. Le tout nouveau Commandement de l'Espace était également présent, comme aussi des unités de l'Armée de Terre (parachutistes) et de l'Aéronavale (BAN de Landivisiau et Lann-Bihoué).

Manticore 22. Inédit, cet exercice majeur de la 11^e Brigade parachutiste qui a duré du 12 septembre au 10 octobre aura réuni 3 exercices : *Acynonix* pour la 11^e Brigade parachutiste, *Baccarat* pour la 4^e Brigade d'aérocombat, et *Gorgones* pour le commandement des Forces spéciales. Il aura mobilisé plus de 6 000 soldats, 500 véhicules, et 5 avions de l'Armée de l'Air et de l'Espace.

France et Finlande s'entraînent ensemble. Du 31 octobre au 4 novembre 2022, deux Rafale de l'Armée de l'Air et de l'Espace ont été déployés en Finlande dans le cadre de l'exercice « Täppä » 2022. Après avoir décollé de la BA 113 de Saint Dizier, les deux Rafale de la 4^{ème} escadre de chasse se sont posés trois heures après sur le sol finlandais, pays hôte de l'exercice. Organisé annuellement par le Commandement aérien de Laponie, il permet d'améliorer l'interopérabilité des deux armées afin de les préparer à des opérations multinationales. Ces cinq jours d'entraînement conjoints permettent également aux équipages français d'évoluer dans des conditions arctiques.

4 - Opérations

Incendies du Sud-Ouest. 140 militaires de l'Armée de l'Air et de l'Espace sont intervenus dans les incendies de Gironde. Des effectifs de l'Armée de Terre et de la Marine nationale ont également été engagés.

Afrique, fin de Barkhane. Le 9 novembre 2022, le président de la République annonçait la fin de l'opération Barkhane. Lancée le 1^{er} août 2014, l'opération reposait sur une approche stratégique fondée sur une logique de partenariat entre les principaux pays de la bande sahélo-saharienne. Ayant compté jusqu'à 7 100 militaires aux côtés des forces du G5 Sahel, la mission consistait à lutter contre les groupes armés terroristes dans la région. La fin de l'opération *Barkhane* ne met pas fin à la présence de l'Armée française en Afrique, 3 000 soldats français étant toujours présents dans le Sahel, poursuivant la lutte prioritaire contre le terrorisme, ils restent engagés aux côtés des pays qui le souhaitent dans le cadre d'un partenariat gagnant-gagnant.

Mandat Aigle. Alors que des patrouilles de quatre *Rafale* du Régiment *Normandie-Niemen* (Mont-de-Marsan) décollent tous les jours pour remonter vers la frontière Pologne-Ukraine, un détachement Air de 120 aviateurs a été projeté début depuis le février en Roumanie afin d'assurer la protection de la base de Mihail-Kogalniceanu avec des missiles SAMP *Mamba*. Des Commandos parachutistes du CPA 20 (forces spéciales) assurent leur protection. Positionné « en campagne », il a d'abord fallu que les sapeurs du 25^e Régiment du Génie de l'Air construisent un camp « durable » (réseaux d'eau et électriques ; cheminements etc.) avant que l'unité puisse le prendre à son compte après une période de... camping !

Cette « petite guerre » met aussi en lumière le manque de moyens de nos armées. Exemple, le nombre de *Rafale* devrait être porté à 225 au lieu des 185 prévu... compte non tenu des appareils qui sont livrés à la Grèce et à la Croatie car si cela est bon pour notre industrie, cela n'arrange pas notre Armée de l'Air, encore que... vu comment les pilotes de chasse sont formés et entraînés, le nombre d'heures de vol ayant chuté de 180 – normes OTAN – à 162 heures cette année et... 147 heures prévues en 2023. Dito pour nos pilotes de transport qui ne pourront s'entraîner que 180 h. l'an prochain au lieu de 320 h. prévues.

Louis Napoléon le Grand par Philippe Séguin

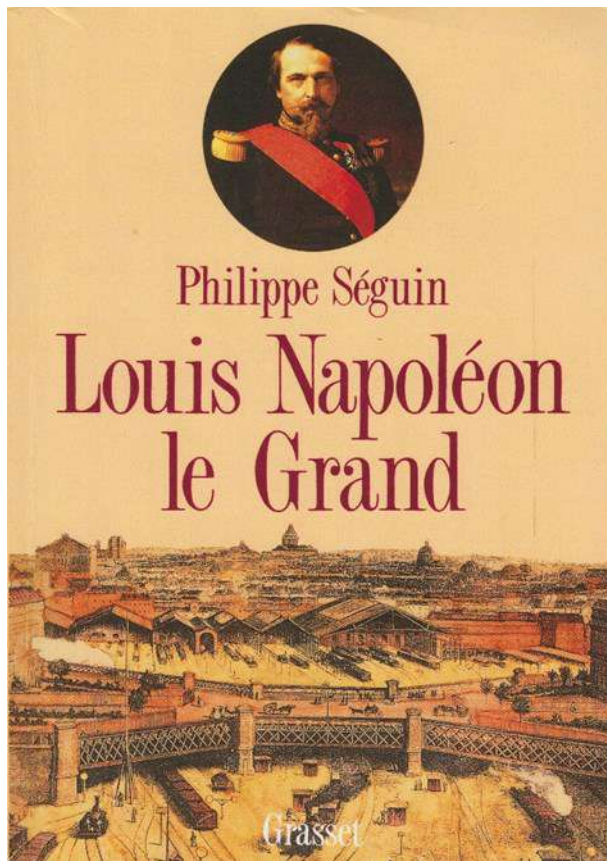
On ne présente pas Philippe Séguin. Gaulliste social, il est notamment maire d'Épinal et député des Vosges de 1983 à 1997. Ministre des Affaires sociales et de l'emploi durant la première cohabitation (1986-1988), il sera ensuite président de l'Assemblée Nationale de 1993 à 1997. Premier président de la Cour des Comptes de 2004 à sa mort en 2010, Philippe Séguin, grâce à sa notoriété, redonne de la visibilité à cette institution. Parallèlement, il fait également œuvre d'historien.

On ne présente pas non plus Louis Napoléon Bonaparte, Empereur des français, qui de 1848 à 1870 a gouverné la France plus longtemps qu'aucun autre chef d'état depuis Louis XV. Du moins ne devrait-on plus le présenter, si l'Histoire et ses détracteurs républicains ne l'avaient injustement condamné.

En cette année 2023 qui marque aussi le 150^{ème} anniversaire de sa disparition, n'est-il pas opportun de réhabiliter le plus mal aimé des chefs d'Etat de la France et le second Empire qui reste le plus mal connu des régimes ?

Et pourtant de 1848 à 1870, ils ont créé la France moderne. S'il inaugure son règne par un coup d'Etat, Napoléon III aussitôt rétablit le suffrage universel banni par la Deuxième République agonisante. Il sera le champion du progrès social (droit à l'instruction pour les filles, droit de réunion, droit de grève...), autant que de la prospérité économique (chemin de fer, développement de l'industrie et de la recherche scientifique, soutien et protection de Pasteur, modernisation des villes). Avec le second Empire, le rayonnement de la France est à son apogée. La gloire militaire ne manque pas : Alma, Magenta, Solferino, guerre de Crimée, campagne de Cochinchine, campagne d'Italie avec annexion de Nice et de la Savoie. L'Italie lui doit son unité et le Mexique sa liberté. Mais il y aura Sedan !... Auparavant, il y avait eu aussi Waterloo, qui n'a pas fait oublier pour autant les acquis et les conquêtes du 1^{er} Empire.

En historien autant qu'en politique, Philippe Séguin brosse un portrait sans fard du très grand homme d'Etat que fut Napoléon III. Il s'attache à rétablir les faits et c'est avec fougue et générosité que, contre Victor Hugo, l'irréductible ennemi de l'Empereur, il le proclame Louis Napoléon le Grand.



Bande dessinée. « Team Rafale, tome 14 – La Guerre de l'hiver » (Source : Dassault Aviation)

Direction le Grand Nord pour Tom Nolane ! Après un périple au-dessus de la mer Rouge dans le tome précédent, le pilote prend la direction de l'Islande pour des aventures toujours plus épiques !

Dans le cadre d'une mission sous l'égide de l'Organisation du Traité Atlantique-Nord (Otan), le porte-avions « Charles-de-Gaulle » part en opération dans les eaux au large de l'Islande. Froid, gel, vent... Affecté sur le fleuron de la Marine militaire française, Tom Nolane opère lui à bord de son Rafale dans des conditions climatiques peu enviables.

Météo particulièrement délicate donc, mais aussi armée ennemie menaçante, une mission capitale... Autant d'éléments de nature à déclencher un affrontement de grande ampleur et qui compliquent un peu plus la mission de l'aviateur et de sa monture !

Dans ce contexte particulièrement tendu (et c'est peu dire...), deux chasseurs de l'US Navy sont bientôt abattus par une escadre de drones non identifiés. Tom Nolane et son Rafale Dassault vont devoir se frotter aux conditions les plus extrêmes du Grand Nord pour traquer les mystérieux appareils. Une mission qui s'annonce des plus périlleuses pour le pilote.

Bande dessinée. « Team Rafale, tome 14 – La Guerre de l'hiver. » Textes et dessins : Frédéric Zumbiehl, Olivier Jolivet, Alberto Lingua, Nicolas Caniaux. Editions Dupuis, collection Zephyr. ISBN : 9782361183103





Devenez membre de

L'Association Nationale des Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air & de l'Espace (ANORAAE)

Vous êtes **ancien officier d'active** de l'Armée de l'Air, **officier de réserve** sous ESR / honoraire **ou encore civil** motivé par tout ce qui concerne l'Armée de l'Air & de l'Espace, la défense ou le monde aéronautique

Adhérez ou faites adhérer au secteur ANORAAE Essonne

participez à la vie d'une association ouverte, proactive, entreprenante



- Association loi 1901 créée en 1926, forte de **2 500 membres**.
- Fédère tous les officiers de réserve de l'Armée de l'Air & de l'Espace, quel que soit leur corps d'origine
- Concourt au **soutien de la défense** en général, au **soutien de l'Armée de l'Air & de l'Espace** en particulier, au développement du **lien entre les armées et la nation** en menant toutes actions visant à entretenir **l'esprit de défense**.
- Participe aux actions de l'Armée de l'Air & de l'Espace en faveur de **la jeunesse et de l'égalité des chances** : enseignement du Brevet d'Initiation Aéronautique (BIA) et conférences de « présentation Défense » dans les établissements scolaires, escadrilles jeunesse
- Un **réseau de compétences** socialement et professionnellement diversifiées.

➡ Contact, LTT (H) Patrick Bugeon : bugeonpatrick@gmail.com 07 66 53 54 51