

AIR ACTUALITÉS

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

BASE AÉRIENNE 928

UNIQUE BASE DE BRETAGNE



EXERCICE « VOLFA »

MAINTENIR LA SUPÉRIORITÉ AÉRIENNE



M 03007 - 784H - F: 4,50 € - RD



BASE AÉRIENNE 921 DE TAVERNY
LE CŒUR À NOUVEAU BATTANT

ÉDITO

MENS SANA IN CORPORE SANO*

Quand Juvénal, poète satirique romain de la fin du I^{er} siècle, écrit ces vers, il se présente en moralisateur et témoin de la décadence d'un empire. Il appelle ainsi l'Homme à n'implorer des dieux qu'une seule chose : la santé de corps et d'esprit. Cette maxime a perduré à travers les siècles, reformulée par le célèbre Pierre de Coubertin, banalisée par une marque de chaussures, érigée en dogme dans la culture moderne du sport.

Mais l'essence même de cette formule ne doit pas nous échapper. À l'heure où « forces morales » et « haute intensité » appartiennent au lexique commun, l'apparente simplicité de ce principe philosophique nous appelle à une vie ordonnée. Soyons forts dans notre tête et notre corps et nous saurons résister au-delà de nos propres limites.

L'exercice annuel de l'armée de l'Air et de l'Espace, « Volfa » 2025, nous incite à penser que la haute intensité repose sur des technologies, des techniques et des tactiques. Mais elle est avant tout une affaire purement humaine.

Pensons donc à la préparation mentale et physique avec le nouveau Rafale Solo Display.

Pensons au sport, à l'aguerrissement et au collectif au sein de nos bases aériennes.

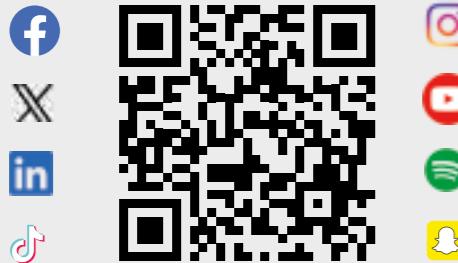
Pensons à l'alimentation et à la nutrition, élément clé de l'humeur et du moral des Aviateurs.

N'ayons pas peur d'être sains !

**Commandant
HUGUES CHATAING**
Rédacteur en chef
d'*Air actualités*



* Un esprit sain dans un corps sain



L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE SUR LES RÉSEAUX SOCIAUX



RETROUVEZ LA PAROLE
DU CHEF D'ÉTAT-MAJOR DE L'ARMÉE DE L'AIR
ET DE L'ESPACE SUR SON COMPTE X
@CEM_AAE



BOUTIQUE OFFICIELLE



boutique.airespace.defense.gouv.fr

AIR ACTUALITÉS

Service d'information et de relations publiques
de l'armée de l'Air et de l'Espace (SIRPA Air et Espace)
60, boulevard du Général Martial Valin 75 509 Paris Cedex 15
Tél. : 09 88 68 57 57
E-mail : sirpaee.air-actualites.ftt@def.gouv.fr

Directeur de la publication:
Col Mathieu Deflandre, chef du SIRPA Air et Espace

Rédacteur en chef:
Cdt Hugues Chatoung (57 41)

Rédactrice en chef adjointe:

Cne Laura Bruley (57 45)

Secrétaire de rédaction:

Frédérique Moyson-Yakobondé (57 57)

Rédaction:

Ltt Mathilde Lasserre (57 49), Ltt Thomas Hory (57 38),
Ltt Alice Roche (57 42), Slt Flavie Colinot (57 34),
Asp Antoine Frélon, Olivier Piccirillo (alternant)
Laetitia Guillas (stagiaire)

Conception graphique:
Sylvain Peron (57 51), Sgc Rémi Njean (57 48),
Sgt Méline Paul (57 32), Sgt Lucy Riess (57 36)

Photographies:
Adc Jean-Luc Brunet (57 36), Adc Sébastien Lafargue,
Sgt Emmanuel Tseng-King (57 56), Sgt Eva Sénéchal

Iconographie:
Adc Thierry Gérard (57 53), Cpl Pierre Guérin (23 37),
Cpl Lucile Puybonnieux

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 Belguendour : 01 49 60 59 47
regie-publicitaire@ecpad.fr

Imprimerie:
Imprimerie DILA,
26, rue Desaix 75727 Paris cedex 15

ECPAD - PEFC 10-31-2190

Abonnement et vente au numéro:

ECPAD : 01 49 60 52 44
routage-abonnement@ecpad.fr

Tirage 25 000 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.



24



AU COEUR DES UNITÉS

4 60 ANS DU RADAR DE BRETAGNE
Degemer mat e Breizh, BA 928!

ACTUALITÉS

6 LES ACTUALITÉS MARQUANTES
DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE

ESPACE

20 AU SERVICE DE LA DÉFENSE
Les satellites militaires

PRÉPARATION DES FORCES

22 CAPITAINE « ROCKY »
Nouvelle figure du Rafale Solo Display

DOSSIER

24 MAINTENIR LA SUPÉRIORITÉ AÉRIENNE

AU COEUR DES UNITÉS

36 BASE AÉRIENNE 921 DE TAVERNY
Le cœur à nouveau battant

PORTRAIT

42 CAPORAL-CHEF MAXIME
La brigade en cuisine

TECHNIQUE

44 MISSILE MICA NOUVELLE GÉNÉRATION
Répondre à l'évolution des menaces

PRÉPARATION DES FORCES

46 AVIATEURS ENGAGÉS
À la sueur de leur front

CULTURE

52 IL Y A 70 ANS
L'armée de l'Air recevait son premier Mystère IV

56 LIBR'AIR, INSIGNE ET JEU

Publicité : [couverture : GMF, TEGO, ALLIANZ] - [pages intérieures : AGPM, CNMSS]

Couverture : adjudant Loïc Pédehorta - Armée de l'Air et de l'Espace

60 ANS DU RADAR DE BRETAGNE

DEGEMER MAT E BREIZH*, BA 928 !

Le jeudi 25 septembre 2025, le radar de Bretagne célébrait ses 60 ans. Le même jour, le détachement Air 928 est devenu officiellement la base aérienne 928, faisant d'elle la seule base aérienne installée en territoire breton.

Par l'**aspirant Antoine Frélon**
Photos **caporal Pierre Guérin**



Mission de surveillance aérienne pour ces contrôleurs aériens.



Ce n'est pas la première fois que la Bretagne abrite une base aérienne sur son territoire. Avant la Seconde Guerre mondiale, se trouvent à Rennes une unité aérienne, le Groupe aérien d'observation (GAO) 510, ainsi qu'une section de l'air 2/109.

Lorsque la guerre éclate en 1939, le site est officiellement désigné sous le nom de base aérienne 118 et abrite également un centre d'instruction pour former les Aviateurs. En 1951, elle accueille l'Entrepôt de l'armée de l'Air (AEAA) III/601 ainsi que le Service de maintenance aéronautique de l'armée (SMAA). En 1962, elle devient base aérienne 271 où cohabitent l'armée de l'Air, l'aviation légère de l'armée de Terre (ALAT) et la Gendarmerie nationale. Elle est dissoute le 31 janvier 1964.

Enjeux stratégiques

La base aérienne abrite près de 200 Aviateurs qui mènent des missions conjointement avec la Direction générale de l'aviation civile, la Marine nationale et la Direction générale de l'armement. Une multitude d'acteurs qui illustrent l'interopérabilité et l'agilité requises pour la mission de PPS-A. Dotée désormais de moyens renforcés, elle voit ses capacités opérationnelles élargies, couvrant à la fois la gestion de circulation et des opérations aériennes, de la PPS-A et de la protection défense aux abords de ces infrastructures d'importance vitale. De par ses missions et sa position stratégique, la base bretonne est un véritable atout pour la sûreté du territoire national. ■



60 ANS D'HISTOIRE DU RADAR DE BRETAGNE

1963

Le site de Loperhet est retenu par les experts du Service technique de la navigation aérienne pour y implanter une station radar en Bretagne, commune Air-Marine mais aussi aviation civile.

1965

Création du radar de Bretagne dans le cadre de « la surveillance de la navigation aérienne » (arrêté du 4 avril 1965).

31 MAI 1967

Un centre de détection et de contrôle (CDC) y est implanté sur ordre du ministère de la Défense.

1^{ER} SEPTEMBRE 1968

Création du Centre de contrôle et de coordination du trafic 08/927, qui deviendra le Centre de détection et de contrôle 08/927 le 1^{er} octobre 1968. Dans le même temps, un détachement du Centre en route de la navigation aérienne (CRNA)-Nord (implanté à Paris) crée officiellement la Section de coordination de la circulation aérienne générale (SCCAG) sur le site du radar de Bretagne.

28 JANVIER 1969

Par décision ministérielle, le Centre de coordination Marine/Atlantique est créé (indicatif de contrôle ARMOR). La même année, en avril, la Section de coordination et de contrôle essais et réception (SCCER) voit également le jour.

14 AVRIL 1969

Le centre radar de Bretagne est officiellement opérationnel avec quatre unités.

ÉTÉ 1972

Implantation définitive du secteur de contrôle du CRNA-Nord à Brest.

1^{ER} JANVIER 1976

La SCCAG devient le CRNA-Ouest.

1990

Le SCCER est remplacé par le Centre de contrôle de la circulation d'essais et de réception (CCER).



Le radar de Bretagne.

Surveiller la navigation aérienne

1996

Décision de tester la reprise des missions de défense aérienne du CDC de Brest par le CDC de Cinq-Mars-la-Pile. Une phase de test qui sera validée à la fin de cette même année.

2005

Le CDC 08.927 devient le CMCC 08.927, dès lors Brest n'assure que les missions en route.

À PARTIR DE 2006

Le CMCC Brest reprend des missions en zone au profit de l'École de l'aviation de chasse, alors basée à Tours.

1^{ER} SEPTEMBRE 2013

Le CMCC 08.927 est renommé CMCC 08.928 « Iroise » et devient une unité du détachement Air 928, créé le même jour, basé à Loperhet.



© E. Héau / Armée de l'Air et de l'Espace

OPÉRATION CHAMMAL ET COOPÉRATION BILATÉRALE ACCOMPAGNEMENT DE LA MONTÉE EN PUISSANCE DE L'HÉLICOPTÈRE CARACAL IRAQUIEN

Dans le cadre du renforcement de la coopération bilatérale entre la France et l'Iraq, les armées françaises contribuent à la montée en puissance de la nouvelle capacité hélicoptères de combat des forces armées iraquiennes. Cette mission d'expertise s'inscrit dans le cadre du renforcement de la coopération porté par un partenariat stratégique des deux nations. Il répond

particulièrement à la volonté d'autonomie de l'Iraq. En ce sens, l'intégration de l'hélicoptère de combat Caracal est un levier clé. Le Caracal a vocation à devenir l'un des piliers de l'armée de l'air iraquienne, l'*Iraqi Army Aviation*, en assurant des missions telles que le transport de passagers, le transport tactique, la surveillance et reconnaissance, l'appui au combat ainsi que la recherche et sauvetage. Son déploiement requiert une technicité hautement spécialisée, exigeant une formation adaptée et ciblée. Cette première phase d'accompagnement a ainsi permis un échange fructueux de compétences et d'expertise, marquant le succès de cette collaboration.

RÉSEAU ADER

RÉFLEXION ET ENGAGEMENT

Chaque année, les membres de la réserve citoyenne de haut niveau ADER (action, développement, engagement, réflexion) apportent leur expertise sur des sujets stratégiques définis par le Comité stratégique de l'armée de l'Air et de l'Espace. Le 19 septembre 2025, le Centre d'études stratégiques aérospatiales (CESA) a ainsi réuni plus d'une centaine d'ADERiens pour la restitution des travaux menés en 2024-2025. Aux côtés du général d'armée aérienne Jérôme Bellanger, chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace, et du général de corps aérien Dominique Tardif, major général de l'armée de l'Air et de l'Espace, les participants ont partagé le fruit de leurs réflexions. La diversité des expériences et des idées constitue un levier essentiel pour construire l'avenir de l'armée de l'Air et de l'Espace.

CHAMPION DU MONDE DE CANOË

BRAVO AU SERGENT NICOLAS GESTIN

Le sergent Nicolas Gestin, sportif de haut niveau au sein de l'armée de l'Air et de l'Espace, a décroché son premier titre mondial en canoë à Penrith, en Australie, le 2 octobre 2025. Dès lors médaillé d'or aux Jeux olympiques de Paris, l'Aviateur de 25 ans poursuit son parcours exemplaire. Cette saison, il a confirmé son statut en dominant la Coupe du monde, après avoir décroché une deuxième place aux Championnats d'Europe de Canoë en mai dernier.



© L'Air et l'Espace

PEINTRES DE L'AIR ET DE L'ESPACE VERNISSAGE DU XIV^e SALON

Le 22 septembre 2025 s'est tenu le vernissage du XIV^e Salon des peintres de l'air et de l'espace, au sein du Musée de l'Air et de l'Espace. Organisé par le Centre d'études stratégiques aérospatiales (CESA), cet événement a été l'occasion de célébrer l'art et d'accueillir de nouveaux talents. Cette édition 2025, placée sous le thème « Libération et refondation de l'armée de l'Air et de l'Espace depuis 1945 », a réuni près de 40 artistes – peintres, sculpteurs, photographes, graveurs et designers – dont les œuvres rendent hommage à l'histoire, aux valeurs et à l'évolution de l'institution. Le vernissage de ce Salon a aussi salué le talent des artistes à travers l'attribution de plusieurs distinctions prestigieuses.



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

ESCADRE AÉRIENNE DE COMMANDEMENT ET DE CONDUITE PROJETABLE

DIX ANS D'ENGAGEMENT

Le 2 octobre 2025, le général de corps aérien Marc Le Bouil, commandant la défense aérienne et les opérations aériennes, a présidé la cérémonie marquant les dix ans de l'Escadre aérienne de commandement et de conduite projetable (EAC2P) sur la base aérienne 105 d'Évreux.

Créée en 2015, cette entité de la Brigade aérienne de contrôle de l'espace aérien (BACEA), rattachée au Commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA), rassemble plus de 500 spécialistes des systèmes de surveillance, d'information et de communication (SSIC), organisés en cinq escadrons interdépendants. Sa mission principale: projeter partout en France et dans le monde les moyens de commandement et de conduite nécessaires aux opérations aériennes, aux forces spéciales et aux structures interarmées.

Depuis sa création, l'EAC2P est sur tous les fronts: installation de moyens SSIC au Sahel pour l'opération Barkhane, implantation de la base aérienne projetée (BAP) de Niamey jusqu'à son démantèlement

fin 2023, ouverture de site sur la BAP au Levant, déploiement pendant trois mois, entre juillet et septembre 2024 sur l'ensemble du territoire national, pour la sécurisation des Jeux olympiques et paralympiques de Paris, acheminement et exploitation d'un centre de contrôle aérien déporté sur l'aéroport international de Mayotte après le passage du cyclone Chido de décembre 2024 à juillet 2025, ou encore appui des SSIC dans le cadre du dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA) du 55^e Salon international de l'aéronautique et de l'espace du Bourget en juin 2025.

Projeter partout les moyens de commandement et de conduite

de Mayotte après le passage du cyclone Chido de décembre 2024 à juillet 2025, ou encore appui des SSIC dans le cadre du dispositif particulier de sûreté aérienne (DPSA) du 55^e Salon international de l'aéronautique et de l'espace du Bourget en juin 2025.

Aujourd'hui, alors qu'elle fête ses dix ans d'engagement au service des opérations aériennes, l'EAC2P est reconnue comme un outil agile, réactif et incontournable de l'armée de l'Air et de l'Espace. Son expertise se révèle lors des mises en place de systèmes d'information et de communication complexes dans le cadre d'un déploiement *command and control* opératif et projeté. Souvent dans l'ombre, ces experts SSIC fournissent les moyens techniques nécessaires à la planification et à la conduite des opérations dans les centres de commandement, n'importe où dans le monde et quelles que soient les conditions grâce à des systèmes modulaires rapidement déployables.

En 2024, l'EAC2P a appuyé 90 exercices, armé 33 postes en permanence sur les différents théâtres d'opérations extérieures, monté onze DPSA et réalisé 19 chantiers filaires au profit de tous les Aviateurs de l'armée de l'Air et de l'Espace.

Dix années d'expertise et d'engagement qui font de cette unité atypique un acteur majeur de la réussite des opérations aériennes françaises et un partenaire précieux pour l'ensemble des forces armées. ■

IMAGE DU MOIS

VISITE DE LA MINISTRE

Photo caporal Arthur Hirsch

Le 23 octobre 2025, Mme Catherine Vautrin, ministre des Armées et des Anciens Combattants, s'est rendue sur la base aérienne 118 «colonel Rozanoff» de Mont-de-Marsan accompagnée du général Jérôme Bellanger, chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace. Au cours de cette visite, la ministre a pu échanger avec les Aviateurs et assister à de nombreuses présentations illustrant les capacités opérationnelles de l'armée de l'Air et de l'Espace. Ces démonstrations mettaient en avant les moyens de défense sol-air, les innovations et expérimentations menées par les forces aériennes, ainsi que les capacités spatiales. Plus largement, les grands enjeux de l'institution ont été abordés, notamment la protection du territoire et la posture permanente de sûreté aérienne. Un accent particulier a également été mis sur les «défis de l'avant», à travers la présentation des capacités du Rafale et des forces spéciales. Pour conclure, la ministre a réaffirmé le soutien constant du ministère à celles et ceux, qui, par leur engagement et leur expertise, assurent chaque jour la protection de la France.



BREVET D'INITIATION AÉRONAUTIQUE**LANCEMENT AU LYCÉE
FRANÇAIS EN THAÏLANDE**

Le 25 septembre 2025, le lycée français international de Bangkok a organisé la cérémonie de lancement du brevet d'initiation aéronautique (BIA) en présence de la conseillère de coopération et d'action culturelle, de la proviseure de l'établissement, du lieutenant-colonel Franck Arnaudon, attaché de défense, ainsi que des deux formateurs du BIA, dont un ancien pilote de chasse français. Ce moment a permis de présenter aux élèves de seconde ce programme passionnant, leur ouvrant les portes du monde de l'aéronautique à travers un parcours de formation enrichissant. Vingt séances seront proposées tout au long de l'année scolaire. Un bel envol pour les jeunes passionnés d'aviation.

CENTRE NATIONAL DE CIBLAGE**25 ANS DE SERVICE
OPÉRATIONNEL**

Le 1^{er} septembre 2025, le Centre national de ciblage (CNC) a soufflé sa 25^e bougie. Cet anniversaire a été célébré le 7 octobre, à Creil. Cette unité a su faire évoluer ses missions au rythme des engagements de la France. Le CNC joue un rôle central dans l'appui aux opérations aériennes en élaborant, dans des délais particulièrement courts, des dossiers de ciblage destinés aux trois armées. Ces dossiers sont essentiels pour l'emploi des missiles de croisière, des armements air-sol conventionnels ainsi que pour l'artillerie sol-sol et surface-sol.



© E.Ducouet / Armée de l'Air et de l'Espace

FORCES ARMÉES EN GUYANE**UN PUMA MOBILISÉ POUR UNE ÉVACUATION SANITAIRE**

Le 27 septembre 2025, l'escadron de transport 00.68 « Antilles-Guyane » a effectué une évacuation sanitaire afin de porter secours à un homme victime d'un accident vasculaire cérébral sur la commune de Saint-Georges en Guyane. Dès le déclenchement de l'alerte, un hélicoptère Puma de l'escadron de transport « Antilles-Guyane » est immédiatement mobilisé. L'appareil décolle dans la soirée avec, à son bord, une équipe médicale du SAMU en direction de Saint-Georges, commune située à la frontière avec

le Brésil. Sur place, les pompiers locaux attendent l'équipage pour l'embarquement du patient en détresse médicale. Après un vol d'une trentaine de minutes, le Puma se pose au centre hospitalier de Cayenne, où le patient a pu être pris en charge par les équipes médicales. Cette mission illustre une nouvelle fois l'efficacité du dispositif d'alerte assuré par l'escadron de transport « Antilles-Guyane ». Toujours prêts à intervenir, les équipages conjuguent réactivité, coordination avec les équipes médicales et précision pour garantir le soutien aux populations du territoire.



© Armée de l'Air et de l'Espace

EXERCICE « SAPHIR DSA 25-1 »**UNE PREMIÈRE ÉDITION POUR LA DÉFENSE SOL-AIR**

Du 8 au 19 septembre 2025, la base aérienne 702 d'Avord a accueilli l'exercice « Saphir DSA 25-1 ». Pour cette première édition, les acteurs de la défense sol-air (DSA) de l'armée de l'Air et de l'Espace ont concentré leurs efforts sur le système sol-air moyenne portée (SAM-P) Mamba, pilier de la défense aérienne. Organisé par la Brigade aérienne de l'aviation de chasse et conduit par l'Escadre sol-air de défense aérienne, l'exercice répondait à un double objectif : préparer les unités de défense sol-air à un conflit de haute intensité et tester la fiabilité ainsi que la disponibilité opérationnelle du Mamba.

**TLP : TACTICAL LEADERSHIP PROGRAMME****EFFICACITÉ TACTIQUE ET INTEROPÉRABILITÉ**

Du 11 septembre au 3 octobre 2025 s'est tenu le Flying Course 25-3 du Programme de leadership tactique de l'OTAN (TLP) à Albacete, en Espagne. Considéré comme incontournable, ce programme est essentiel pour améliorer l'efficacité tactique des forces aériennes alliées et renforcer l'interopérabilité entre les nations. L'objectif est double : standardiser les procédures de l'OTAN et confronter les doctrines tactiques les plus récentes. Lors du TLP, certains pilotes obtiennent leur qualification de chefs de mission (*Mission Commanders*). Formés à la planification complète et à la direction tactique d'une mission complexe, pouvant impliquer 20 à 50 aéronefs de nations et de types différents, 22 leaders ont été qualifiés lors de cette édition. 184 militaires français étaient mobilisés pour ce 3^e Flying Course de l'année 2025, plaçant la France au premier rang des pays participants. Au-delà de ce déploiement humain, la projection d'aéronefs français a été significative (un E-3F et huit Rafale AAE et Marine).



PATROUILLE DE FRANCE

LA DER 2025 !

Photo *sergent-chef Aurélien Blois*

Cette saison 2025 a été marquée par des épreuves qui doivent rappeler la rigueur, l'exigence et la concentration qui accompagnent chaque représentation. Au total: plus de 2 300 heures de vol, plus de 30 sites de meeting, plus de cinq défilés aériens et trois représentations à l'étranger. Sans oublier une note d'émotion qui clôt cette belle aventure: le départ de trois pilotes et l'arrivée de trois nouveaux. Avec eux, une page se tourne et un nouveau chapitre commence. Et rendez-vous sur grand écran le 25 février 2026 avec le film *Athos, au cœur de la Patrouille de France*.



© Armée de l'Air et de l'Espace

RETOUR D'EXPÉRIENCE RENCONTRE AVEC LES ACTEURS DU GIFAS

Depuis 2011, l'armée de l'Air et de l'Espace (AAE) entretient un dialogue privilégié avec les industriels du Groupement des industries françaises aéronautiques et spatiales (GIFAS), notamment à travers le partage de retours d'expérience de ses missions. Le 30 septembre 2025, une trentaine de représentants d'entreprises membres du GIFAS a été accueillie sur la base aérienne (BA) 113 de Saint-Dizier pour une journée d'échanges riches et constructifs. Cette démarche visait à mieux faire comprendre la manière dont l'AAE emploie ses moyens, tout en consolidant la coopération entre les forces armées et les acteurs de l'aéronautique de la défense.

En soutenant ces initiatives collaboratives, le GIFAS contribue à bâtir une industrie souveraine, performante et tournée vers l'avenir, où chaque acteur œuvre à concevoir le futur de l'aéronautique et du spatial français.

PÉLICANDROME BORDELAIS

FIN DE SAISON DE FEU

Après plus de trois mois d'activité intense pour les équipes de la Sécurité civile, la saison estivale s'achève sur la base aérienne (BA) 106 de Bordeaux-Mérignac. Arrivés le 25 juin, les avions et hélicoptères ont assuré la surveillance et la lutte contre les feux de forêt dans la zone sud de la France. Le dernier appareil a quitté le pélicandrome de la BA 106 le 3 octobre, marquant la fin de la campagne 2025. 629 mouvements d'aéronefs ont été enregistrés depuis le pélicandrome de la base aérienne 106, zone stratégique d'approvisionnement en eau et retardant.

PROGRAMME HIL: HÉLIICOPTÈRE INTERARMÉES LÉGER

PREMIÈRE PARTICIPATION MILITAIRE AUX ESSAIS EN VOL

Remplacer cinq flottes vieillissantes par une plateforme unique: tel est l'objectif du programme HIL. Porté par les trois armées, ce programme prévoit la modernisation des capacités aériennes avec l'arrivée du H160M Guépard. Destiné à succéder aux Fennec, Gazelle, Dauphin, Panther et Alouette III, ce nouvel hélicoptère incarne harmonisation, polyvalence et performance au service des forces armées françaises. Après le premier vol d'essai le 24 juillet 2025, l'équipe intégrée d'essais en vol (EIEV) a

effectué le premier vol impliquant un personnel des forces le 9 octobre 2025, à Marignane. C'est le pilote de marque « Air » du Centre d'expertise aérienne militaire (CEAM) qui a inauguré la participation des armées au programme d'essais en vol. L'EIEV agrège les personnels navigants d'essais d'Airbus Helicopters et de DGA-EV, et les équipes de marque Terre, Marine et Air localisés sur la base aérienne 125 d'Istres. Les essais en vol vont monter en puissance avec l'arrivée ultérieure de deux autres prototypes, et s'étaler de 2025 à 2029.



© Armée de l'Air et de l'Espace

VL MICA

FORMATION DES OPÉRATEURS DE DÉFENSE SOL-AIR

Le VL MICA, nouvel outil de la défense sol-air, succède progressivement au Crotal NG. Pour intégrer ce dispositif aux nouvelles opérations, les opérateurs de défense sol-air ont suivi une formation adaptée. Une primo formation « utilisateurs » s'est tenue sur la base aérienne 118 de Mont-de-Marsan du 8 au 19 septembre 2025. Pour la phase pratique, direction Captieux du 22 septembre au 10 octobre 2025. À cette occasion, les nouveautés techniques, capacitives et procédurales seront appréhendées par les stagiaires. Les campagnes de tir à l'horizon 2026 viendront finaliser la mise en service opérationnel du dispositif VL MICA.

SERVIR, MÊME EN CIVIL

L'ACTE CITOYEN D'UN AVIATEUR

Alors qu'il est en repos et fait son footing, un sergent-chef de la base aérienne 928 de Brest-Loperhet est témoin d'une agression pour vol commise par plusieurs individus dont l'un est muni d'une arme blanche. En toute discréption, il contacte la gendarmerie: il rend compte et garde son sang-froid. Resté sur place, il prend en compte la victime et apporte un appui aux gendarmes pour rechercher et identifier les auteurs. Les six agresseurs sont alors appréhendés.



© Armée de l'Air et de l'Espace

UN ATOUT STRATÉGIQUE POUR LA DÉFENSE FRANÇAISE

© Armée de l'Air et de l'Espace

La réserve opérationnelle (RO) est organisée en deux niveaux. La plus connue, la RO1, concerne les civils ayant un contrat de réserviste. La RO2 est constituée de l'ensemble des anciens militaires d'active ayant quitté l'institution depuis moins de cinq ans. Focus sur cette RO2 et ses enjeux à l'occasion d'un exercice de rappel organisé sur la base aérienne 705 de Tours en ce mois d'octobre.

L'hypothèse d'un engagement majeur des armées françaises dans un conflit de haute intensité a remis la question de la masse, c'est-à-dire du volume de militaires en mesure d'être engagés, et celui de la cohésion nationale, au cœur des enjeux de la défense. La réserve se situe au croisement de ces réflexions. L'armée de l'Air et de l'Espace (AAE), depuis 2024, a ainsi régulièrement conduit des exercices de rappel de la réserve opérationnelle de deuxième niveau (RO2). Ces anciens militaires, tous grades confondus, de carrière ou sous contrat, peuvent être rappelés pendant les cinq années suivant leur radiation des cadres, tout comme les personnes ayant accompli un volontariat dans les armées, ou les anciens réservistes de premier niveau (RO1) ayant choisi d'intégrer la RO2 à l'issue de leur engagement.

Concernant la RO2, il existe deux types de rappel: celui de vérification d'aptitude ou rappel d'exercice, visant à maintenir les compétences militaires et à actualiser les connaissances, et celui de masse, en cas de crise réelle.

L'autorité militaire peut rappeler pour vérification d'aptitude ses RO2 cinq jours par an. Ces rappels sont désormais organisés chaque année par les bases aériennes. Ils permettent de procéder à des évaluations médicales ou techniques, et également de réaliser les modules de base du combattant. Selon les consignes du Commandement territorial de l'AEE, ils

peuvent durer plusieurs jours, consécutifs ou fractionnés. Les rappelés rejoignent leur base aérienne de rattachement, après convocation par courrier et confirmation via ROC, le portail internet de la réserve.

Le rappel massif, quant à lui, interviendrait dans un contexte exceptionnel: crise majeure, mise en garde ou mobilisation générale. Il ne peut être déclenché que par un décret et concerne tout ou partie de la réserve de sécurité nationale. Les rappelés rallieraient alors le centre de rappel des réservistes le plus proche de leur domicile pour effectuer les formalités administratives, médicales et d'habillement avant affectation selon les besoins opérationnels. Dans une telle situation, la convocation serait transmise par tout moyen, individuel ou collectif.

Dans les deux cas, le réserviste redevient pleinement militaire durant toute sa période de convocation et est soldé selon son grade, cette solde étant exemptée fiscalement.

La RO2 incarne un lien fort et durable entre la Nation et ceux qui ont servi, garantissant la capacité de réaction des armées françaises. ■

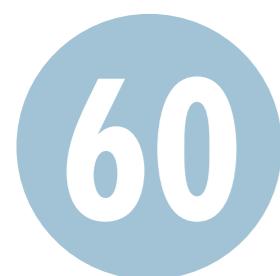
Les rappels sont désormais organisés chaque année par les bases aériennes



AÉRONEFS, 1 000 participants sur 12 bases aériennes engagés lors de l'exercice « Volfa » 2025.



AVIATEURS et près de 33 000 coureurs de plus de 100 nationalités différentes ont participé à la 47^e édition des 20 km de Paris le 12 octobre 2025.



ANS du radar de Bretagne. L'occasion d'inaugurer la nouvelle base aérienne 928 de Brest-Loperhet, unique base en Bretagne.



ANNIVERSAIRE pour l'escadron de système de dernier recours 92.532 « Astarté », appelé SYDEREC, unité interarmées rattachée aux Forces aériennes stratégiques, garantissant la transmission des ordres stratégiques du président de la République.

CONCOURS DE BANDES DESSINÉES

REMISE DU PRIX DES PILOTES DE L'ESCADRON 3/3 « ARDENNES »

Tous les deux ans depuis sept ans, l'escadron 3/3 « Ardennes » de la base aérienne (BA) 133 de Nancy-Ochey remet le Prix des pilotes de l'escadron à un auteur de bandes dessinées aéronautiques. Le 4 octobre 2025, le prix a été remis à Olivier Speltens pour son album *Rei Sen Pacifique*, à la librairie La Parenthèse à Nancy. L'auteur, très honoré, avait pu visiter juste avant les locaux de l'escadron.



SILENT SKIES

COOPÉRATION EUROPÉENNE CONTRE LES TRAFICS ILLICITES

La première édition de l'opération internationale Silent Skies a été menée, du 4 au 8 septembre 2025 depuis Maastricht, par huit pays européens, dont la France, pour lutter contre la criminalité organisée. Le Commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA) y a contribué via le détachement de liaison des Douanes implanté au sein de son centre de conduite des opérations aériennes de la BA 942 de Lyon-Mont Verdun. L'objectif était d'identifier et de contrôler les trafics aériens douteux en provenance ou à destination des pays participants. Cette initiative soutenue par Europol, Frontex, le Centre d'analyse et d'opérations maritimes et l'Organisation mondiale des douanes, était observée par des représentants de la Commission européenne dans la perspective de l'étendre à d'autres pays européens.

© CDAOA / Armée de l'Air et de l'Espace

ASSURANCE PERTE DE REVENUS 1,40 €/mois⁽¹⁾

pour une indemnité mensuelle déclarée de 100 € brut⁽²⁾



Les + du contrat

- **Couverture des primes récurrentes et/ou de la solde de base, traitement indemnitaire** selon les modules choisis
- **Garanties Perte de Revenus déclenchées immédiatement** en cas d'accident ou de maladie⁽³⁾
- **Des modules à souscrire séparément ou ensemble** pour une couverture optimale adaptée à vos besoins
- **Des options à ajouter à vos modules à tout moment selon vos besoins** : Option Spéciale Mission, Indemnité Résident à l'Étranger, Option Garantie Mutation, Option Rachat Exclusion
- **Prise en charge de la blessure psychique (État de Stress Post Traumatique)** pour les militaires
- **Absence de questionnaire de santé** pour les militaires âgés de moins de 28 ans



Obtenez rapidement un tarif en réalisant un devis en ligne.

Groupe **AGPM**
L'Expert Prévoyance Militaire

agpm.fr
32 22*



⁽¹⁾ Tarif applicable jusqu'au 31/12/2025

⁽²⁾ Militaire de 18 ans souscrivant le module 2

⁽³⁾ Garanties immédiates en cas de maladie à condition d'avoir souscrit un contrat Assurance Perte de Revenus avant le 31 décembre de l'année de votre 27^e anniversaire. Si cette date est dépassée lors de la souscription, le délai d'attente avant la prise d'effet des garanties en cas de maladie est de 6 mois.

*Depuis la France métropolitaine et DROM (service gratuit + prix d'un appel) ou le + 33 4 94 61 57 57 depuis les POM, COM et l'étranger.

Document à caractère publicitaire

AGPM Assurances - Société d'assurance mutuelle à cotisations variables régie par le Code des assurances - SIRET 312 786 163 00013 APE 6512Z

Rue Nicolas Appert 83086 TOULON CEDEX 9 SIRET 850 564 402 00012 APE 9499Z.

A25C006 • janvier 2025 • © IStock • Protection de l'environnement et du recyclage



AU SERVICE DE LA DÉFENSE LES SATELLITES MILITAIRES

SYRACUSE COMMUNIQUER

- Deux satellites géostationnaires
- Débit Augmenté
- Résistance aux agressions
- Processeur numérique de nouvelle génération
- Propulsion électrique unique en Europe

- 15 ans de service en orbite
- 3,5 tonnes
- Fonctionnement en bandes K et Ka Mil

CSO OBSERVER

- Trois satellites, deux altitudes différentes
- Qualité d'image sans équivalent en Europe
- Cadence de prises de vues augmentée
- Accès à l'information accéléré
- Contrôle autonome d'orbite

- 10 ans de service en orbite 3,5 tonnes
- Prises de vues satellitaires très haute et extrêmement haute résolution

L'espace est constillé de satellites, essentiels pour notre vie quotidienne, mais il est devenu un enjeu crucial pour les militaires, notamment en cas de conflit. La France dispose de quatre types de satellites militaires. Chacun a une mission précise : renseigner, observer, communiquer, agir et défendre.

Par la rédaction

CERES RENSEIGNER



- 7 ans de service en orbite
- 3 satellites de 450 kg
- Charge utile adaptée à tout type d'émetteur

- Renseignement d'origine électromagnétique spatial
- Trois satellites, deux orbites basses voisines
- Satellites opérationnels 24h/24, 365 jours/an
- Recueil par tous temps, en tout point du globe
- Capacité unique en Europe

YODA AGIR ET DÉFENDRE



• orbite géostationnaire

- Précurseur des capacités d'action dans l'espace
- Futurs démonstrateurs satellites patrouilleurs-gueuteurs
- Opérations en orbite cimetière

TOUTATIS AGIR ET DÉFENDRE



• orbite basse

CAPITAINE «ROCKY»

NOUVELLE FIGURE DU RAFALE SOLO DISPLAY

Nouveau visage de l'armée de l'Air et de l'Espace pour la saison 2026, le capitaine Alexandre, déjà reconnu sous le surnom de «Rocky», a été sélectionné comme présentateur du Rafale Solo Display (RSD). Il est le neuvième d'une génération qui ne cesse de faire vibrer.



Par le **sous-lieutenant Flavie Colinot** Photos **sergent Emmanuel Tseng-King**

Pilote instructeur au sein de l'escadron de transformation Rafale 3/4 «Aquitaine» (ETR) sur la base aérienne 113 de Saint-Dizier, «Rocky» incarnera désormais l'excellence technique et la rigueur physique sur les scènes aériennes nationales et internationales. Une aventure exigeante, construite sur un parcours solide et une préparation millimétrée.

Un rêve d'enfant devenu mission

Dès l'enfance, «Rocky» observait, les yeux au ciel, les démonstrations de voltige aérienne lors des meetings. Des années plus tard, ce souvenir devient réalité: il sera celui qui, aux commandes

Durant le test en centrifugeuse, avec un facteur de charge de 9,10 g.



© Emmanuel Tseng-King / Armée de l'Air et de l'Espace

d'un Rafale à la robe unique, fera vibrer le public. Sélectionné à l'issue d'une série d'entretiens et d'évaluations, il s'apprête à endosser une fonction prestigieuse: représenter l'armée de l'Air et de l'Espace dans une centaine de démonstrations annuelles – un rythme que peu de pays égalemant. «J'arrive dans un domaine de vol complètement différent... Je me dis que d'autres l'ont fait, alors pourquoi pas moi?», confie le capitaine, avec humilité et une énergie communicative. Pour lui, le RSD n'est pas seulement une vitrine: c'est une responsabilité.

Engagé depuis 2008, «Rocky» a déjà une carrière solide. Instructeur expérimenté au sein de l'escadron de transformation Rafale, il transmet au quotidien son savoir-faire aux jeunes pilotes et navigateurs de combat. Aujourd'hui, il entre dans une nouvelle dimension : celle d'ambassadeur. À tout juste 38 ans, pour lui, la performance n'est pas seulement une affaire de technique, mais aussi de préparation mentale et physique. Chaque vol est précédé d'une mise en condition précise, d'un échauffement qui «fait monter les pulses» comme l'énonce son entraîneur sportif et d'une concentration absolue. Les pilotes RSD encaissent jusqu'à 9 g continus: une prouesse humaine qui exige discipline et résistance.

La progression s'effectue par paliers: les premières figures sont testées à 5 000 pieds (1 524 m) puis progressivement abaissées à

Une préparation intensive pour atteindre le «ruban» parfait

Derrière les dix minutes spectaculaires de présentation se cache une préparation exigeante. La saison hivernale est entièrement dédiée à l'entraînement. D'abord, le corps: accompagné de son moniteur sportif, l'adjudant «Tom» de son pseudonyme, moniteur d'éducation sportive sur la base aérienne 113, «Rocky» enchaîne séances de renforcement et travail d'endurance. Ensuite, la physiologie: la centrifugeuse, passage incontournable, pousse le pilote dans ses retranchements avec plus de 30 secondes continues de facteur de charge. Une épreuve qu'il avait déjà connue à son engagement en tant qu'élève pilote, en 2009, au sein de l'Institut de recherche biomédicale des armées (IRBA) à Brétigny. Pour adapter au mieux les exercices, «Tom» a lui-même affronté l'exercice si particulier de la centrifugeuse afin de comprendre les contraintes physiologiques propres à ces vols extrêmes. La voltige vient enfin compléter l'entraînement: une semaine avec l'équipe de voltige pour travailler les évolutions à basse altitude, puis deux vols au cœur de la Patrouille de France pour développer le sens esthétique.

La progression s'effectue par paliers: les premières figures sont testées à 5 000 pieds (1 524 m) puis progressivement abaissées à



© Emmanuel Tseng-King / Armée de l'Air et de l'Espace

«Rocky», installé dans la centrifugeuse, échange avec le technicien machine.



Capitaine «Rocky», présentateur du Rafale Solo Display

«L'expérience des anciens pilotes RSD me rassure. À mon tour, je souhaite faire honneur aux ailes françaises et à celles et ceux qui les servent.»

2000 pieds, 1 000 pieds et enfin 500 pieds. Le but: affiner chaque point de trajectoire et préparer le «ruban», cette chorégraphie aérienne qui définit la démonstration finale. Selon les conditions météorologiques, l'ambassadeur disposera de trois variantes de présentation: *high show* (démonstration complète, verticale et spectaculaire), *low show* (figures adaptées avec des montées obliques), *flat show* (présentation horizontale lorsque le plafond nuageux est très bas). Pour s'accoutumer à toutes les situations, les vols d'entraînement se déroulent à la fois sur les bases aériennes de Saint-Dizier et de Solenzara, permettant de composer avec différents climats, altitudes et paysages.

La symbiose du pilote et du coach

Dans l'ombre des évolutions en vol, une autre relation va se nouer: celle du pilote et de son coach. Fusionnelle, complice, ponctuée de tapes sur l'épaule, cette relation constituera une brique de la réussite. Le pilote sera épaulé par son prédecesseur, le capitaine «Mimouss», dernier pilote du Rafale Solo Display qui prendra désormais la place de coach. Durant deux ans, ce dernier l'accompagnera. Au sol, il observera les démonstrations et analysera chaque détail, offrant au pilote une vision extérieure

indispensable pour progresser. «Le coach a la lucidité que je n'ai pas en vol», explique «Rocky». Au-delà des figures vertigineuses, «Rocky» sait que cette mission engage également celle de la transmission. Prendre la parole en public, rencontrer les spectateurs, inspirer les plus jeunes: autant de facettes nouvelles qu'il embrasse avec enthousiasme. «C'est l'occasion de rendre ce que j'ai moi-même reçu», sourit-il. À l'image de ses prédecesseurs, il choisira sa propre livrée (décor de la carlingue permettant de l'identifier): une signature visuelle unique pour une saison qui s'annonce exceptionnelle. Avec son professionnalisme, son humilité et son énergie, «Rocky» est prêt à écrire une nouvelle page de l'histoire du Rafale Solo Display.

Comme l'accueille son équipe, à notre tour, nous exprimons: «"Rocky", bienvenue dans le monde des Tators!» ■



La centrifugeuse à Brétigny: pousser les pilotes dans leurs retranchements.

MAINTENIR LA SUPÉRIORITÉ AÉRIENNE



Du 22 septembre au 10 octobre 2025,
L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'ESPACE A
ORGANISÉ SON EXERCICE NATIONAL
DE SYNTHÈSE, « VOLFA » 25. Véritable
démonstration de ses capacités, cet
entraînement grandeur nature a rassemblé
plus de 1 000 participants et une cinquantaine
d'aéronefs, évoluant dans un contexte de
haute intensité, où le rythme ne faiblit jamais.

Par le lieutenant Alice Roche

Formation de six chasseurs dont un Rafale B du 1/4 « Gascogne », un Rafale B de la 30^e escadre de chasse, un Rafale C du 1/5 « Vendée », un Mirage 2000D du 3/3 « Ardennes », et deux Tornado italiens du 6^e Stormo.



Il est dix heures sur la base aérienne landaise. Sur le parking avion, les mécaniciens de piste aux gilets jaunes réfléchissants s'affairent autour des avions de supériorité aérienne. Dans un dialogue gestuel parfaitement maîtrisé avec le pilote en cabine, ils procèdent aux dernières vérifications avant le départ. Bientôt, les vibrations familières des réacteurs se font plus puissantes, annonçant le début du roulage. Sous la poussée de la postcombustion, les silhouettes grises s'élancent tour à tour sur la piste, moteurs vrombissant, pour rejoindre, quelques secondes plus tard, l'immensité azur. C'est le début de la campagne aérienne, le point de départ de deux semaines d'entraînement intensives.

FAIRE FACE À TOUTES LES SITUATIONS

«Volfa» fait partie de ces exercices majeurs de préparation opérationnelle au combat dont l'efficacité n'est plus à démontrer. Déterminée à renforcer son niveau d'entraînement, l'armée de l'Air et de l'Espace (AAE) a reconduit cette année son exercice emblématique sur le territoire national. Rendez-vous incontournable des forces aériennes tricolores, «Volfa» s'affirme désormais comme un entraînement interallié et intérmarmées, conçu pour répondre aux conflits actuels et à venir, en environnements multimilieux multichamps (M2MC), garantissant une préparation complète face aux défis modernes.

Orchestré et conduit par le Commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA), l'exercice s'est déroulé sur une grande partie de l'Hexagone, mobilisant près de 50 aéronefs aux capacités et missions différentes ainsi que 1 000 Aviateurs.

Principalement déployés depuis trois bases aériennes, les équipages ont mené de nombreux raids

aériens complexes, de jour, mais aussi de nuit, avec deux missions de nuit par semaine, répondant

© P. Lebonnet / Armée de l'Air et de l'Espace

à des scénarios aussi réalistes qu'exigeants. «Menés dans un contexte de haute intensité, ces exercices nous permettent d'appréhender de nouvelles tactiques de combat, qu'elles soient offensives ou défensives», introduit le colonel Jean-Christophe, directeur de l'exercice (DIREX) «Volfa» 25.

Sur la base aérienne (BA) 118 de Mont-de-Marsan, principale base d'accueil de l'exercice, les Rafale des 30^e, 4^e et 5^e escadres de chasse, issus respectivement des BA de Mont-de-Marsan, Saint-Dizier et Orange, se sont alignés aux côtés des Mirage 2000-5 et 2000D des 2^e et 3^e escadres de chasse, stationnés à Luxeuil-Saint-Sauveur et Nancy-Ochey. Les avions de combat français ont évolué aux côtés d'appareils de différentes nationalités et performances, comprenant quatre avions F-16 grecs et trois Tornado italiens. Ensemble, les chasseurs de l'OTAN se sont entraînés à une large gamme de scénarios opérationnels:



Préparation complète face aux défis modernes

missions air-air, missions air-sol, incluant des opérations d'attaque et de défense antiaérienne (*Offensive Counter Air - OCA* et *Defensive Counter Air*), du ciblage dynamique ou encore de l'interdiction aérienne (*Air Interdiction - AI*) en participant à des COMAO d'envergure (*Composite Air Operations* - dispositifs complexes de plusieurs aéronefs). À plusieurs centaines de kilomètres de là, la BA 123 d'Orléans-Brécy a accueilli le déploiement majeur d'aéronefs français et alliés dédiés au transport aérien militaire. Côté français, un A400M Atlas, un C-130-J Super Hercules et un Casa CN-235 ont pris part à l'exercice tandis que les alliés ont répondu présents avec un A400M Atlas britannique et deux C-130J Super Hercules canadiens. Les avions de transport et d'assaut sont intervenus dans des missions variées, telles que l'insertion de commandos au plus près des zones de combat, le largage de matériel à destination des troupes au sol,

le largage de troupes aéroportées, l'évacuation de ressortissants (RESEVAC), une évacuation sanitaire (EVASAN), ou encore le ravitaillement en vol des hélicoptères et avions de chasse, y compris à basse altitude. Appartenant à la Brigade des forces spéciales air (BFSA), deux hélicoptères de transport tactique et de recherche et sauvetage Caracal, de la BA 120 de Cazaux, ont pris part à l'exercice «Volfa» 25 pour des manœuvres d'insertion et d'extraction en environnement hostile (recherche et sauvetage au combat - RESCO). «L'objectif de l'exercice est dans un premier temps de regagner la supériorité aérienne en détruisant les systèmes de défense sol-air et les postes de commandement ennemis. Une fois ces capacités neutralisées, les hélicoptères et les transporteurs peuvent intervenir en remplissant leur mission», pointe le lieutenant-colonel Jérôme, chef des opérations de l'exercice et pilote instructeur sur Mirage 2000B.

Mirage 2000D et
Rafale français
aux côtés d'un
Tornado italien.



À L'ÉPREUVE DES MENACES MODERNES

Dans un environnement géopolitique mondial marqué par une instabilité croissante, les modes opératoires adverses ne cessent d'évoluer. Aux frontières de l'Europe, l'émergence de menaces hybrides et diffuses impose aux Aviateurs de faire preuve d'une préparation constante et d'une capacité d'adaptation à toute épreuve. Parmi elles,

les drones s'affirment aujourd'hui comme un défi majeur pour la sécurité aérienne et pour les intérêts français. «La France est un véritable nœud stratégique du trafic aérien européen et voit chaque jour entre 10 000 et 12 000 aéronefs traverser son espace aérien, nous devons ainsi redoubler de vigilance», rappelle le lieutenant-colonel Jérôme. De nombreux scénarios

Lieutenant-colonel
JÉRÔME
Chef des opérations
«Volfa» 25

«La flotte Red Air a mobilisé divers moyens pour simuler la menace adverse : escadrilles de réserve, avions-écoles (SR22, PC21) et MB-339 pour enrichir la diversité des scénarios.

La permanence opérationnelle a complété le dispositif avec un appui supersonique pour des entraînements proches des conditions réelles.»



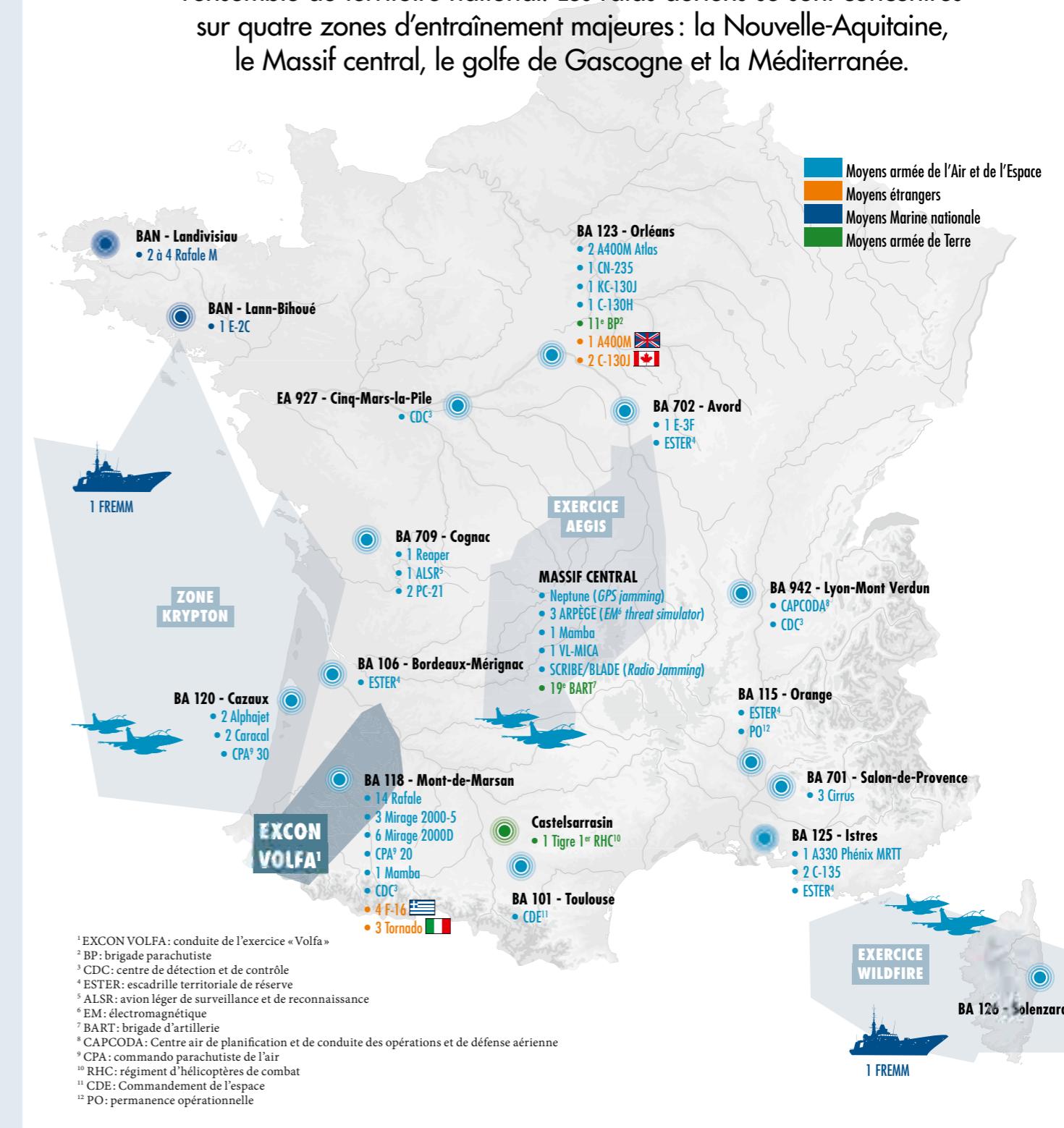
Des techniciens de maintenance effectuent des points fixes dans le cadre d'une opération de vérification.



Des missions de jour comme de nuit opérées chaque semaine.

MOYENS ENGAGÉS ET ZONES D'EXERCICE

L'exercice « Volfa » 25 a mobilisé d'importants moyens déployés sur l'ensemble du territoire national. Les raids aériens se sont concentrés sur quatre zones d'entraînement majeures : la Nouvelle-Aquitaine, le Massif central, le golfe de Gascogne et la Méditerranée.



BILAN CHIFFRÉ « VOLFA » 25

- 1 000 participants
- 50 aéronefs engagés
- 12 bases aériennes
- 20 raids aériens
- 353 sorties aériennes
- 1 200 heures de vol
- 671 parachutistes largués

Europe, rendant légitime la démonstration d'un tel exercice. « Les scénarios imaginés permettent de s'entraîner à du combat de haute intensité avec du matériel de haute technologie. L'objectif est d'évoluer dans un milieu interarmées et de préserver notre interopérabilité avec nos alliés », insiste le colonel Jean-Christophe. Au cours de ces deux semaines, pas moins d'une quarantaine d'avions ont manœuvré et progressé dans un environnement particulièrement contesté pour répliquer à ces menaces modernes.

Parmi les vignettes jouées, le concept *French Agile Combat Employment* (FRA-ACE), déclinaison nationale du modèle OTAN ACE (*Agile Combat Employment*) a été mis à l'épreuve. Pour cette nouvelle édition, six avions Rafale des 30^e, 4^e et 5^e escadres de chasse ont été confrontés à un déploiement « imprévu » en Corse, sans préavis. Après avoir décollé de Mont-de-Marsan,

les appareils ont gagné la zone méditerranéenne pour appuyer un bâtiment de la Marine française confronté à des missiles de croisière et à des drones, puis ont reçu l'ordre d'atterrir sur la base aérienne corse de Solenzara. « Notre mission consistait à nous disperser puis à nous réorganiser rapidement sur place afin de pouvoir reprendre le combat dès le lendemain. Cela nous confère une plus grande capacité d'adaptation, et peut même déstabiliser un adversaire potentiel », précise le commandant Antoine, pilote sur Rafale. Anciennement connu sous l'appellation Morane (pour mise en œuvre réactive de l'arme aérienne), FRA-ACE repose sur une dispersion maîtrisée sous très faible préavis. Ce concept permet de réduire la vulnérabilité des forces engagées en multipliant les points d'appui (bases aériennes, aéroports, aérodromes) tout en



**Capitaine
MARCO**
Pilote de chasse italien sur Tornado

« Avec trois Tornado et une vingtaine de personnels mobilisés, l'Aeronautica Militare tire de l'exercice "Volfa" 25 une expérience riche pour ses équipages et ses mécaniciens. La mise en œuvre de nos Tornado dans des scénarios de haute intensité nous a permis de tester et perfectionner nos tactiques et procédures communes. »

Multiplier les points d'appui pour réduire la vulnérabilité

garantissant la continuité des missions aériennes. Soutenus par une équipe logistique acheminée à bord d'un Casa CN-235, les équipages Rafale ont planifié leur retour dans la COMAO depuis l'emprise de Solenzara, afin d'assurer, une nouvelle fois, la défense d'une frégate française en difficulté, un scénario mis en œuvre sous le nom d'*Air Power Contribution to Maritime Operation* (APCMO). ■ A.R.



**Lieutenant
ROMAIN**
Navigateur officier systèmes d'armes (NOSA) sur Mirage 2000D

« Engagé sur "Volfa" 25 comme NOSA sur Mirage 2000D, j'ai eu la joie d'y retrouver mon frère jumeau, lui aussi NOSA mais sur Rafale B. Pour la première fois, nous avons volé ensemble en tant que "Blue", lui en mission air-air, moi en mission air-sol. Un très beau souvenir aérien partagé entre frères. »



Six Rafale déployés sur la base aérienne corse de Solenzara pour éprouver le concept FRA-ACE.



**Lieutenant
ROMAIN**
Navigateur officier systèmes d'armes (NOSA) sur Mirage 2000D

« Engagé sur "Volfa" 25 comme NOSA sur Mirage 2000D, j'ai eu la joie d'y retrouver mon frère jumeau, lui aussi NOSA mais sur Rafale B. Pour la première fois, nous avons volé ensemble en tant que "Blue", lui en mission air-air, moi en mission air-sol. Un très beau souvenir aérien partagé entre frères. »

LE CECC : EXPERT DE LA PRÉPARATION AU COMBAT

Tout au long de l'année, le Centre d'expertise du combat collaboratif (CECC) concourt à l'entraînement tactique des équipages, où monde réel et monde simulé se confondent. Immersion dans ses murs.

Anctionnement connue sous l'appellation « salle Jeannette », la salle des opérations du CECC nous donne immédiatement le ton. Regards rivés sur les écrans, les opérateurs sont dans un état de concentration extrême. Le raid aérien prend forme, avec des pistes réelles et simulées qui défilent sur les trois écrans centraux fixés au mur. Face à eux, un chef d'orchestre et quatre arbitres en tenue sable supervisent le déroulement du combat aérien.

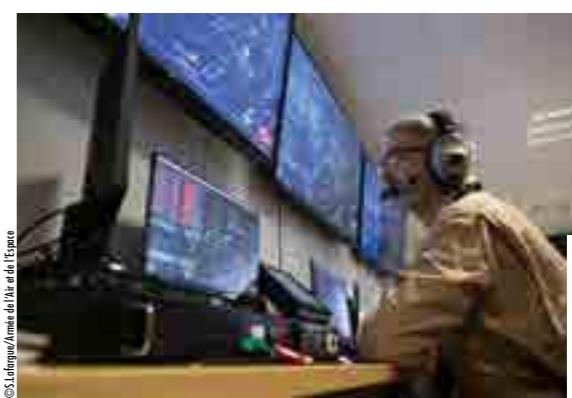
PRODUIRE DES SCÉNARIOS AU PLUS PROCHE DE LA RÉALITÉ DES ENGAGEMENTS

Installé sur la BA 118 landaise, le CECC, rattaché au Centre d'expertise aérienne militaire (CEAM) et sous la division d'appui à la préparation opérationnelle (DAPO), anime des missions à toutes les échelles tout au long de l'année. Souvent méconnu, son rôle est pourtant essentiel, celui de soutenir et de valoriser l'entraînement des forces aériennes pour la préparation opérationnelle : « Le CECC organise des sessions d'entraînement et conçoit des scénarios de complexité variable. Les escadrons transmettent leurs besoins, que le CECC centralise pour leur mise en œuvre », indique le lieutenant-colonel Aurélien, à la tête de l'unité. En conjuguant des environnements réels, virtuels et simulés, le centre propose des scénarios modernes et représentatifs des actuels et potentiels théâtres d'opérations, élaborés par la Weapons School du CEAM.



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

Derrière les arbitres, l'airboss est le responsable du déroulement du scénario et de l'animation de la mission.



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

Diffusion de la situation aérienne, la Recognized Air picture (RAP) d'entraînement dans la salle d'opération du CECC.

ENRICHIR LA SITUATION TACTIQUE DES ÉQUIPAGES

L'originalité et la force du CECC reposent sur son environnement de travail nommé L (V) C-16, une liaison 16 augmentée d'objets et systèmes simulés, permettant d'enrichir la situation tactique des équipages et opérateurs ayant accès à la liaison 16. Le CECC simule également des menaces de guerre électromagnétique grâce au système ARPÈGE, un simulateur de menace sol-air, installé dans un camion lourd doté d'un puissant émetteur. Le système diffuse des formes d'ondes non classifiées, alignées sur une bibliothèque de guerre électromagnétique présente à bord des aéronefs. « Ces moyens sont opérés par le Centre de coordination du Polygone de guerre électromagnétique (CCPG) et peuvent être projetés, sous préavis,

sur l'ensemble des zones d'entraînement de France », ajoute le lieutenant-colonel Aurélien. L'outil est mis en œuvre par des contrôleurs de défense aérienne et des opérateurs de défense sol-air pour habiller les situations tactiques et fournir les éléments au prestataire. Les contrôleurs gèrent l'injection des situations tactiques dans le système et supervisent l'ensemble de la partie simulée, tandis que les opérateurs de défense sol-air pilotent l'émulateur de menace sol-air via ARPÈGE. Chaque année, le CECC conduit 450 à 500 missions, soit près d'un quart de toutes les missions de combat menées dans les zones d'entraînement françaises. ■ A.R.

450 à 500 missions par an

UNE MISSION DE RECHERCHE ET SAUVETAGE AU COMBAT INÉDITE

Parmi les vignettes jouées, une recherche et sauvetage au combat (RESCO) de grande ampleur a mis en scène le crash d'un équipage AWACS en zone hostile, mobilisant de nombreux participants. Encore jamais réalisé par le volume exceptionnel de personnels à récupérer, cet exercice a nécessité la mise en œuvre d'un dispositif conséquent, aussi bien en vol qu'au sol.

C'est sur les plateaux bocagers de Corrèze qu'une RESCO (en anglais, CSAR: *Combat Search and Rescue*) d'envergure, étalée sur deux jours, a été orchestrée au cours de l'exercice annuel « Volfa » 25. Organisé par la 36^e escadre de commandement et de conduite aéroportés (EC2A) de la base aérienne 702 d'Avord et par l'équipe de montage de l'exercice « Volfa » (*Core Planning Team - CPT*), cet événement majeur a mobilisé pas moins d'une cinquantaine de participants. À l'initiative de la 36^e EC2A, le personnel navigant d'un E-3F AWACS a été intégré pour la première fois à un scénario de sauvetage au combat grandeur nature.

UN SCÉNARIO MILLIMÉTRÉ ET CHORÉGRAPHIÉ

Après le crash simulé d'un avion de reconnaissance AWACS suite à un tir sol-air ennemi, 20 membres d'équipage se trouvent isolés au sol en territoire contesté. Le bilan fictif est lourd, faisant état de six blessés graves, quatorze personnes valides et trois décédées. « Inédit par son réalisme, cet exercice l'est aussi par l'ampleur du volume de personnes à récupérer. En

général, les équipages Caracal sont entraînés pour exfiltrer un, voire deux personnels », présente le capitaine Christophe, ancien pilote sur Caracal et officier projet à la Brigade des forces spéciales air (BFSA). Une fois le coup d'envoi lancé, les équipages de l'escadron d'hélicoptères (EH) 1/67 « Pyrénées », spécialistes des missions RESCO, sont chargés d'exfiltrer les blessés en priorité et de les aérotransporter vers un aérodrome sécurisé, celui de Périgueux, où les attend un avion de transport Casa, configuré en version « *nurse* », une version médicalisée. Dans la soute de l'hélicoptère, des commandos issus du commando parachutiste de l'air n° 30 (CPA 30) viennent assurer l'escorte et la prise en charge des survivors avant leur évacuation par les airs.

Opérée uniquement par l'EH « Pyrénées », la mission RESCO a pour objectif de porter assistance et de récupérer en territoire hostile les équipages crashés. Celle-ci repose sur une mécanique d'équipe particulièrement exigeante, où chacun a un rôle bien défini. En amont de toute intervention, un « nettoyage du ciel » est nécessaire pour garantir la supériorité aérienne et sécuriser la zone grâce à l'action des avions « *sweep* », ceux qui dégagent l'espace aérien, et des avions « *escort* », spécialisés dans le combat air-air et l'appui au sol. « Au premier

plan, ce sont les CPA 30 qui s'exposent pour atteindre les survivants, les identifier et assurer leur sécurité. Leur action repose entièrement sur la composante héliportée, indispensable pour insérer les équipes sur la zone et exfiltrer le personnel isolé en toute sécurité », précise le capitaine Christophe.

LES ÉQUIPAGES AWACS À L'ÉPREUVE

Toutefois, les événements ne tardent pas à se compliquer. Après avoir déposé les blessés à l'aérodrome de Périgueux, les deux Caracal sont pris à partie sur le



Exfiltration des équipages AWACS par les commandos du CPA 30.

trajet retour vers la zone d'action, contraints de laisser sur les lieux le reliquat de l'équipage et les commandos chargés de leur escorte. Eloignés des lignes amies et dépourvus de tout moyen de communication vers les états-majors opératifs, ces derniers appliquent alors les procédures de survie en zone hostile. Pendant près de 24 heures, ils doivent s'adapter, se camoufler et progresser avant leur récupération héliportée, qui interviendra finalement de nuit avec le retour des Caracal. Durant la progression des survivors, l'appui d'un drone MQ-9 Reaper s'avère déterminant. En coordination avec le CPA 30, le drone de surveillance leur ouvre la voie



Prise en charge par les unités médicales et transport à bord du Casa médicalisé.

Survivre en zone hostile

en identifiant les menaces et facilite leur déplacement. Après le départ du Reaper, les équipes au sol doivent néanmoins poursuivre leur route par leurs propres moyens, exposées aux patrouilles ennemis et aux dangers d'un terrain inconnu et hostile. En parallèle, dix membres du CPA 10 œuvrent dans l'ombre derrière les lignes adverses. Leur mission consiste à localiser et à neutraliser les moyens sol-air ennemis qui empêchent la récupération des survivants.

Pour la plupart des membres d'équipages AWACS qui suivent un stage RESCO en début de formation, cet



« TRAIN AS YOU FIGHT »

Mon colonel, « Volfa » s'est imposé au fil des années comme l'exercice majeur de préparation au combat aérien de haute intensité des forces aériennes françaises. Quelles sont les principales nouveautés qui viennent s'ajouter à l'édition 2025 ?

La première des nouveautés, ce sont les Aviateurs. Tous n'ont pas déjà fait un exercice comme « Volfa », qu'ils soient étrangers ou français. En dehors de cela, « Volfa » 25 voit l'introduction de trois évolutions, toutes liées aux conflits modernes. La confirmation, l'emploi et l'entraînement de nouvelles capacités comme celle des A400M à ravitailler les chasseurs dans la profondeur à basse altitude. La prise en compte de la guerre à 360° : à l'arrière, avec l'attaque des bases et les dispersions sous court préavis, dans le champ électromagnétique avec une densité de brouillage jamais égalée, verticalement avec un scénario incluant l'utilisation de l'espace et la défense de la très haute altitude, et pour finir à l'avant avec la défense à longue distance et l'attaque dans la profondeur. Enfin l'intégration de l'ensemble

de l'équipe France de la défense grâce au partage sur

les techniques, tactiques et procédures d'emploi de l'arme aérienne entre le centre d'expérimentation, les

industriels de la défense et les participants de « Volfa »

lors d'un *Industrial day*.

Face à la montée en puissance des conflits de haute intensité aux portes de l'Europe, quels enseignements majeurs les précédentes éditions ont-elles mis en évidence ?

Le besoin d'aborder la mission dans son environnement global, je dirais, et les faiblesses de certains champs et les opportunités dans certains autres. La guerre dans le champ électromagnétique (GCEM) est une priorité du CEMAAE. Nous ne partons pas de rien : des tactiques de guerre électromagnétique existent depuis la guerre du Viêt-Nam et sont connues des Aviateurs. C'est un champ qui mérite d'être investi pleinement au regard des analyses des conflits actuels tant en Europe de l'Est qu'au Moyen-Orient.

Sur un plan plus tactique, l'AAE a besoin de zones d'exercice de très grandes dimensions pour tirer, en entraînement, le meilleur des armes modernes qu'elle met en œuvre. La simulation permet quant à elle cet entraînement au quotidien, mais un exercice comme « Volfa » requiert de grandes zones de manœuvres, c'est un enseignement des précédentes éditions qui se confirme.

Au regard du contexte géopolitique actuel, la maîtrise du champ électromagnétique est devenue un enjeu indispensable pour garantir notre supériorité aérienne et spatiale. Comment l'AAE s'y prépare-t-elle ?

« Volfa » est l'occasion de confronter les raids aériens à des environnements de brouillage particulièrement dense. Brouillage radio, brouillage radar, brouillage

GPS, réels ou simulés. Les équipages confrontés à ces situations dégradées et à une défense sol-air solide doivent affiner leur tactique et faire preuve d'innovation pour opérer dans ces environnements. L'apport des capacités des alliés dans certains domaines comme la SEAD (*Suppression of Enemy Air Defenses* – suppression des défenses aériennes ennemis) par exemple s'avère crucial.

« Volfa » contribue directement à la préparation de l'engagement futur des forces françaises dans la Force de réaction alliée de l'OTAN (ARF) 2026. Pourquoi la coopération avec nos alliés au sein de l'OTAN est-elle aujourd'hui plus capitale que jamais ?

L'OTAN est une alliance défensive et les armées de l'air s'entraînent depuis sa création à travailler ensemble, avec des standards communs qui permettent une grande interopérabilité. L'OTAN a toujours main-

tenu des exercices conjoints pour les forces aériennes qui la composent, tel « Red Flag », « Maple Flag », « Ramstein Flag » ou en-

core le cours pour les commandants de missions complexes (*Mission Commanders*) du *Tactical Leadership Program* (TLP). « Volfa » est l'exercice français qui s'inscrit dans cette démarche d'interopérabilité. Nos pilotes parlent anglais en vol au quotidien, ils briefent et débriefent en anglais, les pilotes de chasse grecs et les équipages italiens briefent leurs *Mission Commanders* en anglais et tous partent ensemble accomplir des tactiques communes standardisées pour atteindre l'objectif commun, la réussite de la mission. Aujourd'hui, alors que la guerre a fait son retour sur le sol de l'Europe, ces grands exercices aériens démontrent plus que jamais toute leur importance. Nos aviations voleront de concert dans un conflit sur le territoire de l'OTAN et volent déjà côté à côté en protection de nos frontières. *Train as you fight.* ■ A.R.

Se tenir prêt pour faire face à toute situation.



BASE AÉRIENNE 921 DE TARVERNY

LE CŒUR À NOUVEAU BATTANT

2011 marque un tournant: les armées se restructurent et la base aérienne 921 de Taverny s'éteint dans les rouages des fermetures imposées. Elle ne laisse derrière elle qu'un parfum de nostalgie. Treize ans plus tard, le site devient à nouveau une base aérienne, animée d'une ambition claire: regrouper et moderniser des capacités essentielles, sans renier son héritage.

Par le **sous-lieutenant Flavie Colinot**

Pour certains, elle incarne le souvenir d'un premier amour, pour d'autres, elle représente l'élán des missions contemporaines. Mais derrière ses infrastructures rénovées et un quotidien marqué par la cohésion et le sens de la mission, la base aérienne (BA) 921 de Taverny conserve une mémoire intangible. Celle des grandes heures de la dissuasion nucléaire dans les profondeurs de la carrière de gypse.

Carnet de bord

08h30. Les grilles s'ouvrent. C'est une première pour notre équipe, impatiente de découvrir une emprise dont l'histoire est toujours visible: au loin, nous apercevons l'entrée de l'ouvrage enterré, des portes voûtées datées des années 1940. À l'image de la discréption habituelle des bunkers, on retrouve une façade en béton armée, intégrée dans la pente boisée. Mystérieuse et imposante, l'entrée pose le décor et nous fait comprendre que la franchir est déjà un bond temporel. Creusée dans la pierre tendre du Val-d'Oise, l'ancienne carrière de gypse était d'abord un site industriel. Mais, à la fin de la Seconde Guerre

mondiale, l'armée y voit un refuge naturel, capable d'abriter des centres de commandement stratégiques. Pendant la guerre froide, Taverny devint un noeud essentiel: c'est ici que s'installèrent les PC gouvernementaux ainsi que plusieurs états-majors et centres de commandement. Mais surtout, les galeries souterraines abritaient et abritent encore le cœur de la dissuasion nucléaire aéroportée française.

Nous poursuivons notre chemin. Les Aviateurs, calot sur la tête, n'ont nul besoin de voiture: les trajets se font à pied, dans un esprit où chacun connaît le prénom de l'autre. Jusqu'à sa réouverture, la base aérienne de Taverny n'était pas totalement dissoute... Rattachée à la BA 110 de Creil devenue désormais Pôle interarmées Creil-Senlis, la BA 921 restait un élément air rattaché qui gardait une activité opérationnelle. Aujourd'hui, elle retrouve pleinement son identité et son indépendance. Nous reviendrons plus tard sur ses capacités mais replongeons d'abord dans notre voyage temporel.

Chaque mur, chaque couloir témoigne. Des photos datant de la fermeture habillent encore les bâtiments. Aujourd'hui, Taverny est une base vivante, où le quotidien se vit



Un trinôme de l'escadron de protection réalise sa ronde sur la base aérienne 921 de Taverny.

dans la proximité. «*Ici, on se connaît tous, c'est presque une grande famille*», confie l'adjudant-chef Aboubakar, référent logistique, alors que nous quittons l'infrastructure métallique. La cohésion passe aussi par le sport, pilier de la vie de l'Aviateur. Nous partons alors à la rencontre de ceux qui manient l'art de l'effort. Sur la base, les moniteurs adaptent leurs programmes aux besoins de chacun: cross, parcours de cohésion, séances d'endurance... L'emprise s'anime lors d'événements fédérateurs, qu'il s'agisse d'un cross interunités ou de mobilisation comme Octobre Rose. L'équipe des sports s'engage à dynamiser la base réveillée.

Après une parenthèse sportive, notre guide du jour, Mme Caroline, la chargée de communication de l'entreprise,

nous dirige vers celle qu'on appelle «la force invisible». Elle est accompagnée du capitaine Grégory, chef du pôle défense et sécurité et grand passionné de l'ouvrage enterré. Nous pénétrons alors à 80 mètres sous terre et découvrons les entrailles de la forêt de Montmorency. Des parois rocheuses nous entourent et évoluent sur quatorze hectares. Les lignes de vie au sol et les réseaux ferrés nous emportent dans le temps de l'exploitation du gypse, au XIX^e siècle. L'ouvrage est fidèle à sa réputation: son allure la rend mystérieuse, propre à sa posture d'hôte de la force nucléaire française. Ici, des Aviateurs œuvrent dans le secret total. Centre névralgique de la composante nucléaire aéroportée

permanente sous le commandement des Forces aériennes stratégiques, le lieu abrite un savoir-faire national.

Nous foulons le sol de ce décor à l'allure de science-fiction, et allons à la rencontre de l'adjudant-chef Ludovic, chef de la

Cœur de la composante nucléaire aéroportée

régie opérationnelle au sein de la centrale électrique. La centrale est le poumon de l'ouvrage enterré. Il nous accueille et nous explique le phénomène qui se déroule sous nos yeux: présentation des centrales de traitement d'air, des puits conducteurs

d'air puis des postes de commande. «*Ici, on parle de 200 000 volts*», nous explique-t-il. Le cœur de la centrale électrique n'a ainsi jamais cessé de battre. Nous pouvons même parler de vie à «*haute tension*! Les installations assurent le maintien quotidien de l'énergie nécessaire sur le site et lui offrent une totale autonomie, essentielle en cas de situation de crise.

Nous remercions l'adjudant-chef et partons en quête d'autres découvertes. S'il ne peut pas tout nous montrer – secret oblige –, le capitaine Grégory nous emmène alors dans un lieu sacré, celui de la chapelle Saint-Yves construite en 1964 et inaugurée en 1966. La chapelle est restée debout mais non sans égratignures...

Les murs s'effritent laissant les bancs de recueillement quelque peu poussiéreux. C'est malgré tout un lieu de mémoire, d'espérance, conservé soigneusement par les Aviateurs. Aujourd'hui, le Padre – nom donné à l'aumônier catholique dans les armées – de la base y célèbre régulièrement des offices, et les communes voisines viennent également se saisir de son écho. L'officier passionné appelle notre attention sur deux vitraux rétroéclairés, presque célestes: «*Il me plaît à dire que ce sont les deux seules fenêtres de l'ouvrage.*»

L'âme retrouvée de Taverny

La réouverture a permis de redonner un souffle cohérent à la chaîne de commandement des Forces aériennes stratégiques et aux structures qui y sont liées. En réinvestissant Taverny, les Aviateurs renouent avec une histoire dense tout en écrivant un nouveau chapitre: celui d'une base aérienne moderne, humaine et consciente de son rôle.

Taverny a officiellement retrouvé son statut de base aérienne en septembre 2024 et redevient aujourd'hui un site stratégique majeur du dispositif de dissuasion français.

Ses missions s'articulent autour de deux axes: l'appui au commandement des Forces aériennes stratégiques et la protection d'installations sensibles.

Cette relance de la BA 921 s'est également accompagnée d'une réorganisation des liens avec l'ex-BA 110. Ainsi, les unités de l'armée de l'Air et de l'Espace (AAE) présentes sur Creil ont été rattachées à Taverny.



© R. Hillemeyer / Amie de l'air et de l'espace

Base moderne et consciente de son rôle

ainsi que l'escadron de formation renseignement ou encore l'élément air de contrôle de l'aéroport Charles de Gaulle, sont également rattachés à la BA 921 de Taverny.

Un ancrage local renforcé

La réouverture de la base s'accompagne aussi d'une volonté affirmée d'ouverture

vers l'extérieur. La BA 921 renforce son ancrage local en développant des partenariats avec des établissements scolaires et des collectivités, celles de Taverny et Bessancourt notamment, afin de faire découvrir aux jeunes générations les métiers et les missions de l'AAE. Six escadrilles air jeunesse (EAJ) ainsi que des

classes défense consolident ainsi le lien armée-nation et suscitent des vocations. Des écoles visitent régulièrement l'entreprise. Le commandant de la BA de Taverny, le colonel Olivier Salabert témoigne: «*La priorité quand nous accueillons les jeunes c'est de leur partager, leur faire goûter les valeurs qui animent Taverny. Ce qui fait la force de la base aérienne, c'est notre identité d'Aviateur, c'est le sens de la mission, le dépassement de soi. Quels que soient les choix des jeunes à l'issue du stage, nous espérons leur inspirer cette énergie de dépassement et d'ouverture aux autres.*» ■

Concert de Noël à l'intérieur de la chapelle Saint-Yves l'an dernier.



© R. Hillemeyer / Amie de l'air et de l'espace

TÉMOIGNAGES LES AVIATEURS NOUS PARLENT



LIEUTENANT-COLONEL GÉRARD®
Référent escadrille air jeunesse

«Le dispositif escadrille air jeunesse a rouvert en 2024 et compte aujourd'hui six antennes. La base de Taverny est singulière pour les jeunes: ses infrastructures, notamment son ouvrage enterré, et son histoire leur offrent une véritable opportunité de vivre le devoir de mémoire qui me tient particulièrement à cœur. Notre équipe d'instructeurs souhaite instaurer de réelles traditions: la remise des calots, des tenues spécifiques EAJ, des patches... et surtout transmettre le goût de la militarité.»



ADJUDANT-CHEF ABOUBAKAR
Responsable logistique

«Pour l'anecdote, j'étais présent à Taverny lors de la cérémonie de fermeture... et aussi pour sa réouverture. Cela a une saveur toute particulière pour moi: ici, je retrouve mon équilibre entre épanouissement professionnel lié à la polyvalence des tâches et ses responsabilités, et vie sur la base propice au sport et à la cohésion. En tant que mécanicien, j'ai notamment célébré toutes mes Saint-Éloi (patron des mécaniciens) sur cette base. L'an dernier, nous avons même remis en jeu les trophées de 2009.»



ADJUDANT-CHEF JULIEN
Moniteur des sports

«Taverny est une base à taille humaine qui favorise la proximité entre tous les Aviateurs. Le sport y occupe une place centrale: notre équipe est pleinement engagée pour dynamiser la vie de la base en organisant régulièrement des événements sportifs. Nous nous adaptons à toutes les générations et proposons des séances en phase avec les besoins actuels.»



ADJUDANT-CHEF LUDOVIC
Chef de la régie opérationnelle au sein de l'ouvrage enterré

«Je travaille au sein de l'ouvrage enterré de Taverny, un lieu aussi singulier qu'essentiel. Peu d'infrastructures en France offrent un environnement opérationnel de cette nature: ici, chaque décision compte, chaque action a un impact. Servir dans un site aussi unique est un honneur, mais aussi une responsabilité qui nous pousse à donner le meilleur de nous-mêmes, chaque jour.»

ENTRETIEN

REDONNER VIE À UNE BASE STRATÉGIQUE



Entretien avec le colonel Olivier Salabert, premier commandant de la base aérienne 921 Taverny depuis sa réouverture en septembre 2024. Après une carrière marquée par le pilotage, le commandement opérationnel et la dissuasion, le colonel Olivier Salabert relève un défi historique : redonner vie à une base stratégique endormie depuis plus d'une décennie. À Taverny, il écrit une nouvelle page d'une mission aussi singulière qu'ambitieuse.

Mon colonel, vous êtes le premier commandant de Taverny depuis sa fermeture. Qu'avez-vous ressenti en reprenant les commandes ?

Reprendre les rênes d'une base endormie était un vrai défi. Quand elle a été mise en veille en 2011, personne n'imaginait qu'elle rouvrirait quinze ans plus tard. Cela prouve que rien n'est jamais écrit : les certitudes d'hier peuvent être balayées par les réalités de demain. Il faut rester humble, ouvert et agile face à l'évolution du monde.

Pourquoi la base de Taverny est-elle aujourd'hui essentielle ?

La mission de la base est d'appuyer, de soutenir et de protéger le commandement des Forces aériennes stratégiques. Elle abrite le cœur de la dissuasion nucléaire aéroportée. Ce qui fait notre force, c'est la cohérence opérationnelle et la proximité entre Aviateurs : ici, tout le monde se connaît et avance dans le même sens.

Quels aménagements ont été réalisés pour accueillir à nouveau les Aviateurs ?

La réouverture a nécessité une véritable modernisation. Nous avons par exemple rénové les hébergements et lancé la construction d'un nouveau lieu de restauration. Tous les acteurs se sont mobilisés : spécialistes infrastructures, logisticiens, experts systèmes d'information et de communication, moniteurs de sport... C'est l'effort collectif qui redonne vie à la base.



Des événements sportifs sont régulièrement organisés sur la base.

La protection de la base semble être une priorité ?

Absolument. Nous renforçons notre résilience avec des actions concrètes. En 2026, un escadron de protection issu de la garnison de Creil s'installera ici. Les patrouilles et les entraînements sont déjà intensifiés. La protection individuelle est un enjeu majeur : chaque Aviateur doit maîtriser les modules du combattant. Taverny dispose désormais des capacités de formation nécessaires.

Vous bénéficiez aussi d'un terrain d'entraînement unique...

En effet, à quelques kilomètres, le fort de Montmorency offre des parcours de combat et d'aguerrissement. C'est un outil rare, utilisé non seulement par notre base, mais aussi par l'ensemble de l'AAE, d'autres armées, et également d'autres unités étatiques comme le Groupe d'intervention de la Gendarmerie nationale. Ce lieu renforce notre militarité.

Comment définiriez-vous une base aérienne ?

Une base n'est pas qu'un lieu de stationnement : c'est un outil de combat vivant. Elle repose sur un écosystème complet – protection, soutien, entraînement – et doit pouvoir rester opérationnelle même en cas de crise. Des exercices comme « Basex »* nous permettent de maintenir ce niveau de préparation.

Quel bilan tirez-vous un an après la réouverture ?

Beaucoup a été accompli grâce à la mobilisation de tous. Les Aviateurs ont compris les enjeux d'une reconstruction. Nous avons structuré les processus et mis en place des outils solides. L'objectif désormais est de les inscrire dans la durée et de renforcer notre épaisseur organique en accueillant de nouvelles unités et spécialistes.

Quelles sont vos priorités pour les prochains mois ?

Pérenniser ce que nous avons bâti, préparer l'arrivée des fusiliers commandos et parachutistes de l'air, puis continuer à ouvrir la base sur son environnement. Les communes de Taverny et Bessancourt sur lesquelles la base est implantée nous ont très bien accueillis. Entretenir ce lien est essentiel. Nous développons également nos actions auprès de la jeunesse : des escadrilles jeunesse et des classes de défense permettent aux jeunes générations de découvrir nos missions.

Quelle est, selon vous, la « force invisible » de Taverny ?

On pense naturellement à son ouvrage enterré, symbole de protection et de dissuasion. Mais la véritable force, c'est l'engagement des Aviateurs. C'est une base à taille humaine, où l'on se connaît, où l'on avance ensemble. Cette cohésion, ce sens de la mission, c'est notre atout majeur. ■



Des équipiers de l'escadrille air jeunesse d'Amiens découvrent les activités de la base.

* « Basex » : Cet exercice, qui se déroule deux fois par an sur toutes les bases aériennes de France, vise à tester et à améliorer les compétences des Aviateurs en environnement de crise et à tester les procédures de réaction.

CAPORAL-CHEF MAXIME

LA BRIGADE EN CUISINE

Par Laetitia Guillas Photos Emmanuel Tseng-King

Le caporal-chef Maxime est fier d'avoir découvert toutes les facettes de son métier.



Polycompétence, cohésion, mobilité. Trois mots qui résument la carrière du caporal-chef Maxime, et qui incarnent les valeurs de l'Aviateur dans chaque étape de son parcours. De la cuisine à la gestion des achats, en passant par l'hôtellerie ou la comptabilité, l'un des rares militaires à avoir exercé en cuisine au mess porte une vocation : celle de servir les Aviateurs, au quotidien.

« **I**ntégrer l'armée de l'Air et de l'Espace était une belle opportunité à la sortie de mon école hôtelière. J'ai tenté le concours, et je ne le regrette pas.» Vingt ans plus tard, le caporal-chef Maxime peut mesurer le chemin parcouru. Affecté dans un premier temps à l'École d'enseignement technique de l'armée de l'Air et de l'Espace à Saintes, puis muté pendant six ans sur la base aérienne (BA) 126 de Solenzara en Corse avant de rejoindre la BA 123 d'Orléans-Brizy, où il fait partie du groupement soutien commissariat d'Orléans-Brizy, le caporal-chef Maxime a gravi les échelons un à un. De la plonge à la cuisine, du mess (cantine où les militaires prennent leurs repas) en passant par l'hôtellerie, la comptabilité, le magasinage et enfin la gestion des achats, il a exploré toute la chaîne logistique et de soutien, en appliquant les valeurs de l'Aviateur à chaque étape de son parcours bien assaisonné.

Vérification des plannings des repas pour la préparation de ces derniers.

Les petits plats dans les grands : des responsabilités au quotidien

Aujourd'hui, en tant que gestionnaire des achats, il jongle entre mails, commandes, gestion des stocks, réception des marchandises, litiges et facturation. Dans un cadre militaire, la logistique alimentaire obéit à des règles strictes: 80 % des achats passent par l'Économat des armées (EdA), et 20 % peuvent provenir de producteurs locaux certifiés. Actuellement, trois producteurs locaux (de yaourts, pommes de terre et poulets) fournissent des denrées dans un rayon de 200 km.

Préparer jusqu'à 1 500 couverts par jour, du matin au soir, toute l'année, avec un budget de 3,63 € par personne et dans le respect du plan alimentaire interarmées, représente un défi quotidien. «Malgré ces contraintes, nous veillons à maintenir la qualité, en proposant notamment des repas à thème. Tout repose sur une gestion rigoureuse et une coordination étroite avec la cuisine et le magasin. C'est un travail de tous les jours.»

Au-delà des chiffres, le caporal-chef garde en tête le bien-être des Aviateurs. «Un repas chaud et bon, une chambre confortable après une mission, cela compte



énormément pour le moral», souligne-t-il. Il accorde une attention particulière aux détails qui font toute la différence: la qualité de l'accueil, l'ambiance et les petites attentions du quotidien.

Regard vers l'avenir et quête de nouveautés

Avec près de 20 ans de service, il pose un regard mêlé de fierté et de nostalgie sur son parcours. Il se dit chanceux d'avoir découvert le métier sous toutes ses facettes: de la prestation à la réception des produits, en passant par les achats.

Récemment prolongé de deux années supplémentaires, il entame une nouvelle étape de sa carrière, avec pour objectif d'obtenir, à terme, un poste civil en catégorie C, pour lequel il est déjà agréé.

Son conseil à un jeune Aviateur? «Être patient, ne pas brûler les étapes, et écouter les anciens.»

Toujours en quête de nouveauté, de rencontres et de transmission, le caporal-chef fait partie de ces militaires techniciens de l'armée de l'Air et de l'Espace qui, en coulisse des opérations, garantissent chaque jour le bien-être et la performance des Aviateurs. ■

SOUVENIRS DE TERRAIN

Clémentines achetées directement chez le producteur local à deux pas de la BA 126 de Solenzara, exercices interarmées en Corse, services en continu pendant l'opération Harmattan... Des souvenirs, le caporal-chef Maxime en a plein les poches. Des moments de terrain qui lui rappellent, encore aujourd'hui, pourquoi il a choisi de servir.

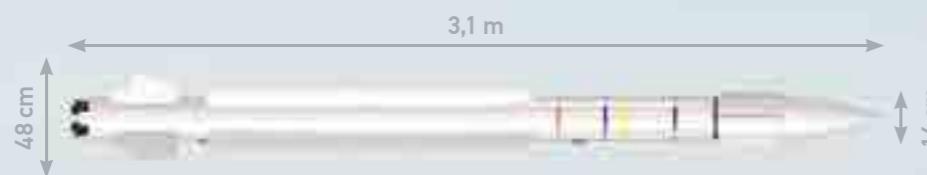


Donner les directives à son équipe pour la gestion des achats.

MICA NG, LA FICHE TECHNIQUE:

Poids: classe 110 kg
 Longueur: classe 3 m
 Guidage électromagnétique et infrarouge
 Lancement aérien: jusqu'à 8 sur Rafale
 Lancement de surface: VL MICA

Un Rafale B de l'escadron de transformation
 Rafale 3/4 «Aquitaine», équipé d'un MICA IR.



MISSILE MICA NOUVELLE GÉNÉRATION

RÉPONDRE À L'ÉVOLUTION DES MENACES

Par le lieutenant Mathilde Lasserre Photos adjudant-chef Sébastien Lafargue

En juin dernier, le succès du premier tir de développement du MICA NG (missile d'interception, de combat et d'autodéfense de nouvelle génération), mené depuis un Rafale français, a marqué une étape décisive dans le développement de ce nouvel armement. Pour en savoir plus, la rédaction est allée à la rencontre du lieutenant-colonel Éric, officier du bureau développement capacitaire de l'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace.

En 1995, les industriels de l'armement, en lien avec les forces armées françaises, mettent au point un missile air-air d'un nouveau genre: le MICA. L'ambition est alors de remplacer deux systèmes par un seul plus polyvalent: le MAGIC 2, missile air-air de courte portée, et le SUPER 530D, utilisé sur des engagements plus lointains. Depuis, le

huit missiles MICA NG, contre six aujourd'hui. «La configuration pourra être de huit MICA NG, mais il est également possible d'envisager une combinaison de six MICA NG et deux METEOR.» Le VL MICA, équipement de la défense sol-air française décrit dans le numéro précédent (n° 783) d'*Air actualités*, bénéficiera également de cette évolution.

Toujours en phase de développement, il devrait équiper les Rafale à l'horizon 2028

MICA s'est imposé comme une référence. Décliné en version guidage électromagnétique (MICA EM) et infrarouge (MICA IR), il a démontré son efficacité en opérations et a séduit de nombreux pays.

Aujourd'hui ce missile entre dans une nouvelle ère, celle du MICA NG, pour nouvelle génération. D'aspect extérieur, le MICA NG est similaire à son prédecesseur: même poids, mêmes dimensions, même aérodynamisme... Les différences sont à l'intérieur. «Les matériaux ont été remplacés, les pièces internes miniaturisées, les autodirecteurs de l'avant sont plus performants, la charge militaire a été renforcée et le propulseur entièrement repensé», détaille le lieutenant-colonel Éric.

Le premier tir expérimental, mené en Méditerranée en juin dernier, confirme le potentiel du MICA NG. Toujours en phase de développement, il devrait équiper les Rafale de l'armée de l'Air et de l'Espace à l'horizon 2028. Le chasseur français pourra alors emporter jusqu'à

Ainsi, l'arrivée future de ce nouvel armement consolide la montée en puissance des capacités de défense aérienne françaises face à l'évolution perpétuelle des menaces. Au-delà de cette amélioration capacitaire, le MICA NG permettra aussi de réapprovisionner les stocks de munitions. Le missile MICA «de première génération» sera progressivement retiré du service, au même moment que le Mirage 2000. ■

LE MISSILE, EN BREF

«Un missile est une fusée dans laquelle on place une charge militaire (explosif et métal préécoupé qui se fragmente sur ou près de sa cible) et un moyen de guidage (ici, électromagnétique ou infrarouge). Le MICA NG, comme tout missile air-air, sera utilisé pour neutraliser tout objet malveillant dans le ciel, de la très basse à la très haute altitude (THA): avion de transport, avion de chasse, hélicoptères et cibles atypiques comme un drone ou un ballon. Il armera également les VL MICA employés en défense sol-air.»

AVIATEURS ENGAGÉS À LA SUEUR DE LEUR FRONT

La discipline qu'exige un sport est immense. Celle de nos Aviateurs dépasse l'individualité. Le sport est un outil essentiel de la préparation opérationnelle, de nobles raisons poussent aussi les Aviateurs à chauffer leurs baskets : pour une association, pour faire découvrir leur environnement, pour faire vivre la mémoire de leurs frères d'armes, pour souder des relations internationales... Découvrez ici les derniers événements sportifs de nos bases aériennes.

Par le capitaine Laura Bruley

20 KM DE PARIS

Plus de 800 Aviatriques et Aviateurs ont foulé le bitume parisien, dimanche 12 octobre, à l'occasion de l'exceptionnelle course des 20 km de Paris. Et plus d'une centaine assurait balisage et sécurité le long du parcours. Solidarité, résilience et dépassement de soi étaient les valeurs maîtresses de cet événement sportif. Au-delà de repousser leurs limites, nos militaires ont couru cette année en soutien à l'association du Bleuet de France. Depuis 100 ans, l'œuvre soutient les militaires blessés, anciens combattants, victimes du terrorisme, pupilles de la Nation et familles endeuillées.



WOD BASE AÉRIENNE 113

Près de 90 Aviateurs ont pris part à un WOD (acronyme pour entraînement du jour) organisé en hommage au commandant Sébastien et au capitaine Matthis, décédés en service aérien commandé le même jour l'année précédente. Une initiative portée par l'unité dont ils dépendaient, l'escadron de transformation Rafale, et organisée par le service des sports de la base aérienne 113 de Saint-Dizier. Chaque exercice et chaque série de répétitions ont été pensés pour symboliser un aspect de la vie ou du parcours des disparus, qu'il s'agisse de leur âge, de leurs années de service ou d'autres repères significatifs. Cette activité sportive, placée sous le signe du souvenir et du dépassement de soi, a permis d'apporter un souffle de solidarité, en présence des familles.



3V BASE AÉRIENNE 702

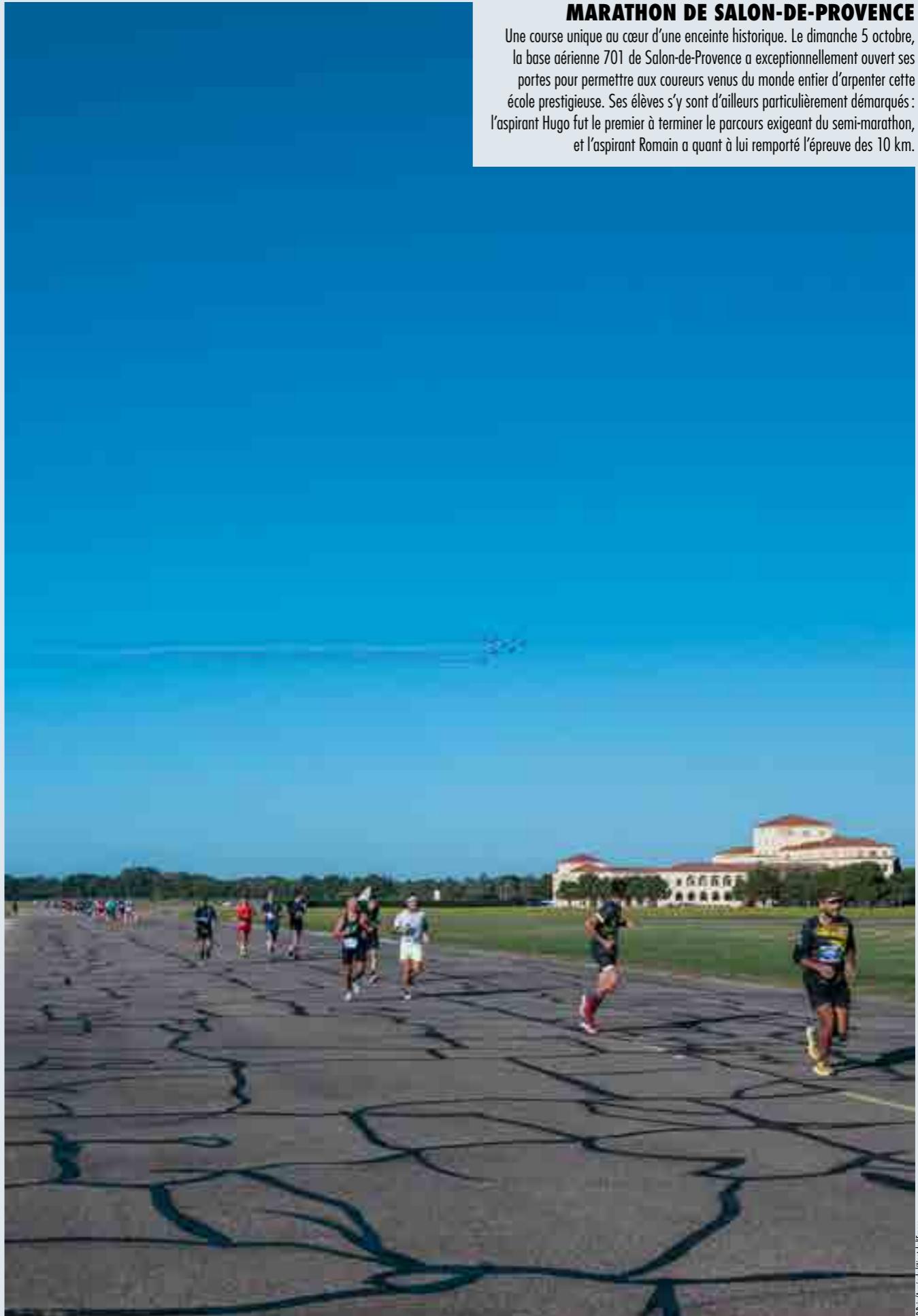
« 3V – Vélo, Volonté, Victoire » : le nom du challenge caritatif qui s'est tenu les 26 et 27 septembre sur la base aérienne 702 d'Avord en dit déjà long. Militaires, civils, valides et blessés se sont relayés pour honorer le défi lancé par le chef d'état-major de l'armée de l'Air et de l'Espace : parcourir 40 000 kilomètres, soit l'équivalent d'un tour du monde, en 24 heures sans interruption, afin d'illustrer la capacité de l'armée de l'Air et de l'Espace à se déployer en tout temps et en tout lieu. Résultats ? 51 487 kilomètres pédalés et 53 285 euros collectés au profit des associations œuvrant pour la recherche médicale et la réinsertion des blessés.





CRUNCH DES AVIATEURS

Le 1^{er} octobre, le stade André Moga de Bègles a vibré au rythme du Crunch des Aviateurs, rendez-vous sportif historique. Devant un large public enthousiaste, l'équipe de rugby de l'armée de l'Air et de l'Espace a affronté celle de la Royal Air Force dans un match aussi symbolique qu'intense, marqué par le fort esprit de camaraderie qui unit les deux nations. Et pour le plus grand plaisir du public, les Bleus se sont imposés 48 à 12, restant invaincus sur le territoire français !



MARATHON DE SALON-DE-PROVENCE

Une course unique au cœur d'une enceinte historique. Le dimanche 5 octobre, la base aérienne 701 de Salon-de-Provence a exceptionnellement ouvert ses portes pour permettre aux coureurs venus du monde entier d'arpenter cette école prestigieuse. Ses élèves s'y sont d'ailleurs particulièrement démarqués : l'aspirant Hugo fut le premier à terminer le parcours exigeant du semi-marathon, et l'aspirant Romain a quant à lui remporté l'épreuve des 10 km.



Les premiers Mystère IV sont réceptionnés par la 12^e escadre de chasse de Cambrai en 1955. C'est sur cette base que sera formée la première patrouille acrobatique.

IL Y A 70 ANS L'ARMÉE DE L'AIR RECEVAIT SON PREMIER MYSTÈRE IV

Par le Lieutenant Hugo Hérubel, chef de la Section recherches et études stratégiques du CESA

Au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, l'économie et l'industrie françaises sont en grande difficulté et très dépendantes de l'aide américaine. L'armée de l'Air quant à elle est à reconstruire, tant structurellement que matériellement. Équipée d'un matériel vieillissant et disparate, elle souhaite disposer d'un chasseur de conception nationale. Dès 1946, l'armée de l'Air établit une fiche-programme pour un avion à réaction, destiné à remplir des missions d'interception et d'assaut. Après plusieurs années de recherche et de développement, le premier avion à réaction militaire de conception française, le Dassault Ouragan, est livré à partir de 1952. Dans l'effervescence de l'après-guerre,

les ingénieurs de l'entreprise cherchent constamment à améliorer leurs appareils.

Les carrières Mystère

Deux ans plus tôt, une étude est réalisée sur le fuselage et la voilure de l'Ouragan pour en améliorer l'aérodynamique. De cette recherche naît le MD. 452 baptisé Mystère II. En 1951, le prototype réussit son premier vol depuis la base aérienne d'Istres. Trois ans plus tard, les appareils de série sortent des usines Dassault et des Sociétés nationales de constructions aéronautiques pour être mis en service au sein de l'armée de l'Air. Cependant, la carrière du Mystère II est rapidement écourtée. S'il dépasse bien la vitesse de son (Mach 1) en piqué dès 1952 – se

démarquant de l'Ouragan qui n'en est pas capable, en raison d'ailes trop fragiles – l'avion est considéré comme dangereux. Il est vite rattrapé par son successeur, déjà en développement, le Mystère IV (le Mystère III restant à l'état de prototype). Après une tournée d'inspection menée

Un chasseur de conception nationale

par le général Richard Boyd et Charles «Chuck» Yeager, les États-Unis décident de financer son développement et sa production. Ce soutien intervient dans le cadre du Programme d'assistance

La version A du Mystère IV dispose d'un réacteur centrifuge. C'est la version retenue.



militaire, plan issu du *Mutual Defense Assistance Act* qui vise à fournir aux alliés une aide matérielle et financière à l'époque de la guerre froide. Dès 1953, les commandes de Mystère II C sont annulées. 150 appareils seront néanmoins livrés. Développé dès 1949 par Dassault, le Mystère IV est produit presque exclusivement par l'entreprise à Mérignac d'où les premiers exemplaires sortent dès 1952. L'appareil reprend le fuselage de l'Ouragan ainsi qu'une voilure en flèche plus prononcée que celle du Mystère II, à 38° contre 30° pour le modèle précédent. Plus adaptée aux vols à haute vitesse, elle permet ainsi d'améliorer les performances aérodynamiques de l'appareil. Le premier vol du Mystère IV 01 – piloté par

LE MYSTÈRE IV NUIT

Si le Mystère IV A est un chasseur de jour, une version « nuit » N est développée à partir du prototype du Mystère IV B, biplace. Doté d'un moteur Avon et d'un radar de recherche et de tir, l'appareil vole pour la première fois en juillet 1954. Seuls deux prototypes sont construits, sans production en série. C'est notamment sur cet appareil que Jacqueline Auriol bat le record de vitesse féminin en mai 1955 en atteignant les 1 151 km/h.

Constantin « Kostia » Rozanoff, directeur des essais en vol chez Dassault à partir de 1946 – se déroule à Melun-Villaroche, le 28 septembre 1952. L'état-major français

fois en 1953. Si 150 appareils sont commandés par la France, les Américains préfèrent néanmoins la version A et les commandes sont annulées. En parallèle, Dassault modifie radicalement le dessin de l'avion et le renomme Mystère XX B, projet qui deviendra le Super-Mystère B2. Le Mystère IV A est exporté en Israël qui en commande 59 exemplaires, notamment employés en 1956 lors de la crise du canal de Suez, puis au cours de la guerre des Six Jours, en 1967. L'Inde en reçoit 110, engagés lors de conflits successifs contre le Pakistan.

Un avion aux multiples vies

Avions d'exception, les Mystère IV A français servent dans six escadres différentes tout au long de leur carrière – dont quatorze escadrons et deux groupements école : la 2^e (1956-1961), la 5^e (1958-1961), la 7^e (1961-1974), la 8^e (1959-1974), la 10^e (1957-1959) et la 12^e (1955-1959). Pour les « pilotes supersoniques », la

maîtrise d'un tel appareil est une véritable fierté, d'autant plus que le « lâché » se fait en autonomie, car il n'existe pas de version biplace. L'appareil impressionne les élèves qui ont été formés sur Lockheed T-33. Le Mystère IV A va également briller au sein de la Patrouille de France (PAF) entre 1957

et 1963. Volant sous les couleurs de la 2^e escadre de chasse de Dijon jusqu'en 1961, la PAF est transférée à la 7^e escadre de chasse de Nancy l'année suivante. Passant de neuf à cinq appareils pour ses représentations, l'équipe



La Patrouille de France est équipée de Mystère IV A entre 1957 et 1963.

et 1963. Volant sous les couleurs de la 2^e escadre de chasse de Dijon jusqu'en 1961, la PAF est transférée à la 7^e escadre de chasse de Nancy l'année suivante. Passant de neuf à cinq appareils pour ses représentations, l'équipe

d'assaut conventionnel. Une partie des appareils est envoyée à la 8^e escadre de chasse de Cazaux pour la formation des futurs pilotes au 1/8 « Saintonge » et au 2/8 « Nice ». D'un pilotage agréable et précis, l'appareil est particulièrement apprécié des pilotes, même s'il consomme beaucoup de carburant et dispose donc d'une autonomie réduite. L'appareil est

définitivement retiré du service de l'armée de l'Air en novembre 1982. Premier chasseur supersonique de construction française, le Mystère IV s'inscrit dans la lignée des appareils emblématiques de l'armée de l'Air. Bien que relativement peu mis en lumière dans la littérature spécialisée, et principalement évoqué par une communauté restreinte de passionnés, cet avion a pourtant connu un engagement opérationnel significatif, notamment au Proche-Orient et en Asie. Un exemplaire est aujourd'hui conservé au Musée de l'Air et de l'Espace. ■

Engagé au Proche-Orient et en Asie

D'où vient le nom de l'appareil ? Dans son roman autobiographique *Talisman* paru en 1970, Marcel Dassault raconte : « C'est en souvenir du livre *Le Docteur Mystère*, qui m'avait passionné dans mon enfance, que j'ai appelé mon premier avion supersonique Mystère. »

LE
SAVIEZ-
VOUS ?

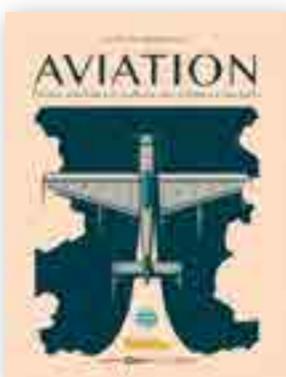


BEAU LIVRE

BOEING C-135 DES RAVITAILLEURS POUR L'HISTOIRE

Les Boeing de ravitaillement en vol ont permis la mise en place de la dissuasion voulue par le général de Gaulle. Voici 61 ans de l'histoire de l'avion, des équipages et des missions, avec des photos inédites d'Alexandre Paringaux, des témoignages et récits d'opérations, avec la collaboration de l'armée de l'Air et de l'Espace et de l'escadron de ravitaillement en vol «Sologne», dernier utilisateur des C-135 en France.

*Par A. Paringaux et F. Lert;
Éditions Zephyr; Prix: 40 €*



BEAU LIVRE
AVIATION
40 PORTRAITS D'HOMMES,
DE MACHINES ET D'EXPLOITS

En hommage aux légendes de l'air, l'auteur brosse le portrait de pilotes, d'ingénieurs ou encore de créateurs qui ont repoussé les limites de l'innovation. De l'aéropostale à l'aéronautique militaire, en passant par les premiers vols de pionniers et les révolutions modernes, il retrace l'évolution de l'aviation.

*Par Michel Bénichou;
Éditions Casa;
Prix: 39,95 €*



ESSAI

MALTA SPITFIRE

Récit «à chaud», en 1943, des exploits du plus grand As canadien. Été 1942, en 14 jours de combat, Beurling a détruit 27 appareils allemands et italiens. Abattu en octobre 1942 à Malte, il rend compte dans ses mémoires des ravages et de l'ivresse des combats. Engagé dans la RAF en 1939, il acquit assez rapidement une réputation de tireur hors pair. Mais aussi de loup solitaire.

*Par George Beurling;
Éditions Blueman;
Prix: 19 €*

INSIGNE

ESCADRON D'ARMEMENT SPÉCIALISÉ (EAS) 18.004

Définition héraldique

« Roue dentée d'argent ombrée de sable ouverte de gueules à un cerbère du premier émail armé de candide et allumé de gueules, adextré en pointe d'un atome également d'argent et de sable à 3 orbites d'électrons d'or, les deux brochant. »

Lieu de stationnement

Base aérienne 113 de Saint-Dizier.



**Insigne homologué
sous le numéro A1526
le 1^{er} novembre 2019**



Votre force, c'est aussi dans la tête.

La CNMSS veille sur la santé mentale des militaires et de leur famille

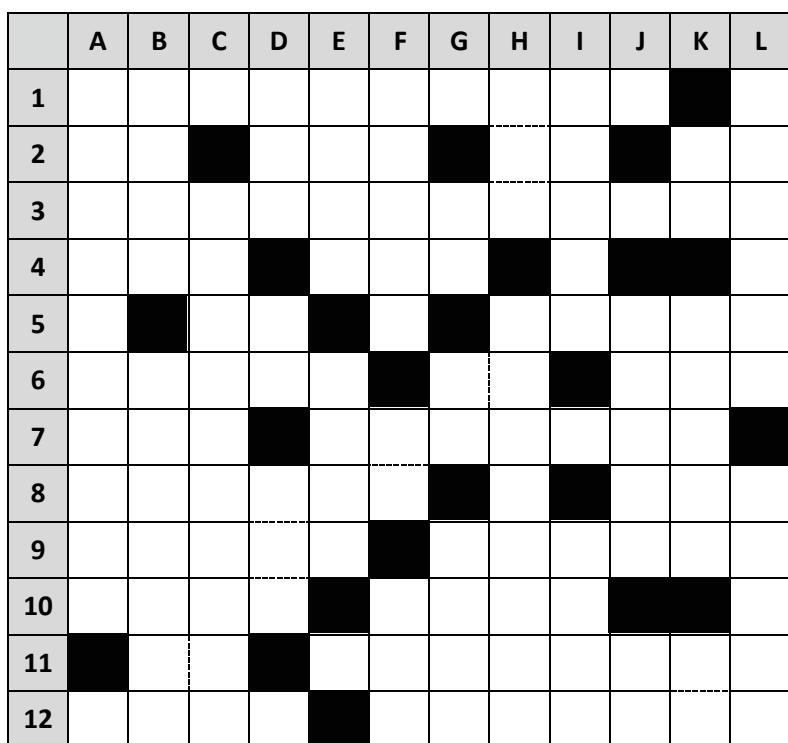


Déploiement, retour de mission, mutation, éloignement...
La sécurité sociale des militaires est consciente des défis quotidiens du militaire et de leur impact sur sa famille.
La **CNMSS** propose 2 dispositifs :

- **Ecoute Défense** : n° vert **08 08 800 321** accessible 24h/24 et 7j/7 pour les familles. Dans ce cadre, la CNMSS peut rembourser des séances de soins psychologiques.
 - **PepPsy & CNMSS** : l'application, développée avec le soutien de psychologues, aide au bien-être et à l'accompagnement dans les moments clés de la carrière. Gratuite et sécurisée, elle est disponible via le compte personnel sur cnmss.fr. Pour plus d'informations, scannez le QR code :



MOTS CROISÉS



1 - Sa fête a lieu le premier décembre. 2 - Métal utilisé en aéronautique. Il est soit positif, soit négatif. C'est quelqu'un. Il faudra le rendre. 3 - Exposition à la chaleur. 4 - Masse pour damer. Elle est votée par le Parlement. 5 - C'est une cale. La patronne des pompiers de l'armée de l'Air et de l'Espace. 6 - Ils sont à lui. Gamme de longueurs d'onde utilisée par certains missiles. Ce ne sont que des lentilles. 7 - C'est toujours mieux de l'être. Le métier du saint patron des mécanos de l'armée de l'Air et de l'Espace. 8 - Référence de blancheur. Utilise. 9 - Restaurant de Budapest. Les mécanos et les pompiers les fêtent le 1^{er} et le 4 décembre. 10 - D'un peuple d'Asie du Sud-Est. Brique de construction danoise. 11 - Une voie de circulation. Entoura. 12 - Constructeur d'avion ibérique intégré dans le groupe Airbus. Totalement détruit.

A - C'est une grosse bouteille. B - Le patron des mécaniciens de l'armée de l'Air et de l'Espace. Copiera. C - Ont lieu le 31 décembre. D - Bien utile au vol des aéronefs. Préposition pour un lieu. Unité de recherche du CNRS (Centre national de recherche scientifique) et de l'université Paris-Saclay. E - Son père est concurrencé en Lorraine par saint Nicolas. Ça peut être un opéra mais pas très lyrique. F - Elles ne peuvent être vraies. Un quotidien de l'Est. La première femme de Jacob. G - Il n'est pas bien rapide. Un arbre sudiste. Bel homonyme des personnages fêtés chaque jour. H - Organisateur des JO d'un point de vue tout britannique. Région qui accueille la dernière base aérienne créée. I - Pénétra. Une lettre grecque qui ne vaut pas grand chose. J - Une rediffusion chez les Anglais. Souvent, le début d'une série. K - Souvent, il débute la série. Ville proche de la dernière base aérienne créée. Unité de l'armée de Terre qui gère les communications. L - Groupes de militaires qui se saisissent du pouvoir.
Pour voir ou pour gagner.

Solution



AIR ACTUALITÉS

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)

1 an (10 n°)	<input type="checkbox"/> 34 €
	<input checked="" type="checkbox"/> 30,40 € (tarif spécial)*
2 ans (20 n°)	<input type="checkbox"/> 61 €
	<input checked="" type="checkbox"/> 51,40 € (tarif spécial)*

Abonnement par internet



[https://imagesdefense.gouv.fr/fr/
boutique/magazines.html](https://imagesdefense.gouv.fr/fr/boutique/magazines.html)

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.