



Le mot
du Président



Pour Guerrelec, l'année 2012 a commencé sous le signe du changement. En effet, **nos conférences se dérouleront désormais dans le nouvel environnement du Cercle de la Mer**, au port de Suffren. Outre la facilité d'accès, notamment celle associée à un parking gratuit sur le quai, à proximité du bateau abritant le Cercle, nous pourrions continuer en ce lieu la pratique conviviale et fructueuse de notre cocktail post-conférence qui nous était devenue compliquée avec les nouvelles règles édictées en la matière par l'administration de l'Ecole Militaire. De plus, la qualité d'accueil du Cercle nous était déjà familière puisque c'est aussi là que les représentants des sociétés adhérentes de Guerrelec se réunissent lors du dîner-débat annuel organisé en leur honneur. Le dernier, tout récent, a eu lieu le 21 mars, sur le thème : **La France dans les opérations militaires en Libye en 2011**. Ce thème sera aussi celui de notre prochaine conférence du 23 avril qui portera sur le retour d'expérience des opérations extérieures du groupe aérien embarqué. Avouez que le choix du thème de la première conférence est en parfaite harmonie avec le lieu !

Par ailleurs, nous préparons également notre Assemblée Générale Ordinaire qui se tiendra le 4 juin. A cette occasion, je vous présenterai quelques ajustements de nos statuts et, en particulier, l'ouverture de notre Association vers le « cyberspace », tout en conservant naturellement la Guerre Electronique au cœur de nos réflexions.

Dans cette Lettre d'Information n°45, vous trouverez des articles d'actualité récente en matière de défense avec l'arrivée de l'hélicoptère NH-90 « Caïman » dans la Marine et dans l'ALAT, mais aussi le premier tir réussi par l'armée de l'air du missile « Mamba » au CEL de Biscarosse ainsi que quelques réflexions sur la défense antimissile à la veille du prochain sommet de l'OTAN à Chicago. Nous ferons également le point sur le marché du rétrofit des Mirage 2000 H en Inde, sans oublier le lancement des satellites ELISA.

Agrémentée de ses notes de lecture et enrichie de la Rubrique Historique, cette parution contribue grandement à la vitalité de Guerrelec. Merci à tous ceux qui y contribuent ardemment.

Alors, très bonne lecture...

Bernard **LIBAT**
Président de Guerrelec



Arrivée du NH-90 « Caïman » dans la Marine et dans l'ALAT

Lancé depuis les années 1990, le programme NH-90 vient d'entrer dans une phase concrète avec la livraison des premiers appareils au sein de la Marine nationale et de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre.

Le 8 décembre 2011, la mise en service opérationnel de l'hélicoptère « Caïman » marine, prononcée par l'amiral Bernard Rogel, chef d'état-major de la Marine, a eu lieu sur la base d'aéronautique navale de Lanvéoc-Poulmic. A cette occasion, la flotille 33F a été réactivée. La Marine nationale devrait être dotée de 27 « Caïman » d'ici à 2020 dans la version NH-90 NFH (Naval Frigate Helicopter). Actuellement, 5 machines sont livrées au standard 1.13. Elles seront dotées en plus d'une rampe de chargement arrière. Pourvus de tous les équipements nécessaires à un hélicoptère de combat embarqué, les 27 hélicoptères pourront accueillir un kit de lutte anti-sous-marin, commandé à 14 exemplaires. Ces hélicoptères seront basés sur les BAN d'Hyères et de Lanvéoc et seront embarqués sur les frégates de défense anti-aérienne (FDA Forbin et Chevalier Paul) et sur les frégates multi-missions (FREMM). On les retrouvera également sur le porte-avions, sur les BPC ou les TCD.

La version terrestre du « Caïman » a été officiellement dévoilée le 30 janvier 2012 à l'usine Eurocopter de Marignane, en présence du ministre de la Défense et des Anciens combattants, Gérard Longuet. La DGA a livré le 22 décembre 2011 à l'armée de terre le premier hélicoptère NH-90 TTH « Caïman » qui a aussitôt rejoint le GAMSTAT de Valence en vue de débiter son expérimentation technico-opérationnelle.

La DGA a déjà commandé 61 « Caïman » dont 27 en version navale (NFH) et 34 en version terrestre (TTH). Une commande de 34 « Caïman » TTH supplémentaires est prévue en 2012.

Rappelons que le NH-90 est un programme européen lancé par la France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays-Bas, rejoints en 2001 par le Portugal et en 2006 par la Belgique. A ce jour, 529 exemplaires ont été commandés par 14 pays (dont 82 exemplaires ont déjà été livrés). Le maître d'œuvre industriel du programme NH-90 est le consortium NH Industries (Eurocopter, 62,5 % - Agusta Westland, 32% - Stork Fokker, 5,5 %).

Le NH-90 est un hélicoptère de la classe des 11 tonnes, appareil bimoteur (2 turbines RTM 322 de Rolls-Royce Turbomeca de la classe des 2 000 KW entièrement gérées par une régulation numérique). Ses commandes de vol électriques, une première pour un hélicoptère, lui confèrent une agilité redoutable en vol tactique. Son cockpit très ergonomique est équipé d'écrans multifonctions et est compatible avec les JVN de dernière génération. Sa structure en fibre de carbone le rend plus léger et plus discret vis-à-vis des radars. Equipé d'un système d'autoprotection de dernière génération, le NH-90 peut emporter 20 combattants ou 2 500 kilos de matériel ou encore un véhicule léger.

Pierre-Alain ANTOINE

Le NH-90 NFH « Caïman »
nouvellement mis en
service par l'aéronavale
(NFH: Naval
Frigate Helicopter)
© DicoD



Le premier NH-90 TTH « Caïman »
de l'ALAT montre son agressivité
(TTH : Tactical Transport Helicopter)
© Eurocopter



La première patrouille de Caïman
de la Marine nationale
© Eurocopter



Premier tir d'un missile Aster 30 Block 1 depuis le CEL de Biscarosse

Un tir de missile « Aster 30 » Block 1 contre une cible balistique d'expérimentation représentant une cible de la classe SCUD B a été réalisé le 14 novembre 2011 depuis le CEL de Biscarosse dans les Landes par une section SAMP/T de série opérée par l'armée de l'air française.

Le thème du tir simulait la défense d'un objectif situé à 8 kilomètres du lanceur et à plus de 15 kilomètres de la conduite de tir.

Le missile intercepté, faisant l'objet d'un contrat de la part de la DGA, est un « Black Sparrow » de fabrication israélienne, pesant 1,2 tonne et tiré par un F-15 israélien. Ce missile fabriqué par la société Rafael a été largué, selon le magazine *Air Actualités* dans son édition de février 2012, par un F-15 D croisant à 14 000 mètres et à 300 kilomètres au large de Biscarosse.

Le radar à balayage électronique « Arabel » de la conduite de tir a accroché très rapidement (à 80 kilomètres environ) la cible dès la réception de la désignation d'objectif envoyée par les radars du champ de tir. Une fois l'autorisation de tir accordée, poursuit le magazine, « le calculateur active le départ missile « Aster 30 » qui atteint Mach 4,5 en 3,5 secondes. Le missile allume ensuite son propulseur de croisière. Le radar « Arabel » continue à transmettre au missile la position de la cible qui se rapproche à une vitesse relative de Mach 9. Quelques secondes avant l'impact prévu, le système active son dispositif de détection autonome. La cible « Black Sparrow » est accrochée. Quelques millisecondes avant la destruction, l'« Aster » actionne son pilotage inertiel de force (PIF), un jet de gaz qui offre une dernière correction de la trajectoire ». La cible est percutée de plein fouet. Le choc, à plus de 10 000 km/h, a pulvérisé la cible.

La réussite complète de ce tir conforte l'armée de l'air et l'industrie sur la capacité du système SAMP/T à intercepter les cibles balistiques de première génération et de portée inférieure ou égale à 600 kilomètres.

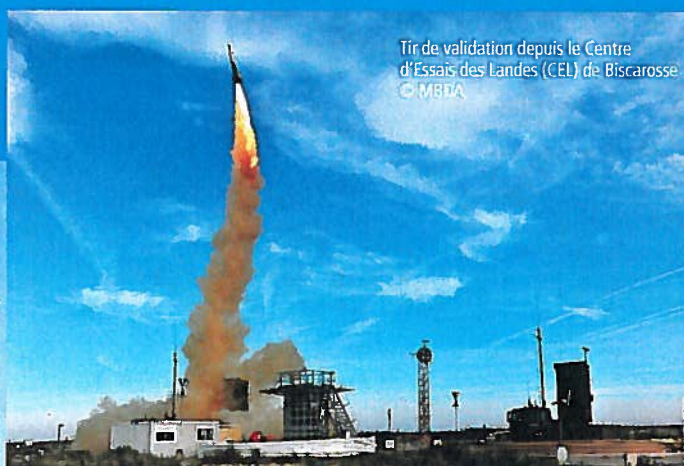
L'escadron de défense sol-air (EDSA) 4/950 « Servance » stationné sur la BA 116 de Luxeuil est le premier à percevoir le SAMP/T (Sol-Air Moyenne Portée/ Terrestre), baptisé « Mamba ». A terme, l'armée de l'air disposera du « Mamba » à Luxeuil, Avord (qui a débuté la mise en service), Istres, Saint-Dizier et Mont-de-Marsan (les trois premiers ayant une dotation mixte « Crotale/Mamba »). Un prochain tir contre une même cible est prévu début 2013. Ce tir sera un tir en salve de 2 missiles à partir du même lanceur.

Après ce tir réussi, le missile « Aster 30 » (dans sa version navale) va être testé contre un engin supersonique volant au raz de l'eau. La cible sera une cible utilisée par l'US Navy depuis 2006 : le GQM-163 A « Coyote ». Volant à Mach 2,5 (3 000 km/h) à une hauteur de moins de 5 mètres au-dessus de la surface de l'eau. Cette cible est manoeuvrante. Elle a été conçue pour simuler les missiles russes SS-N-22 « Sunburn », KH-22 (AS-4 « Kitchen ») ou le missile russo-indien « BrahMos ».

Les missiles « Aster » 15 et 30 de MBDA s'imposent comme une grande réussite technique. Ils sont le fruit d'une collaboration entre la France et l'Italie.

Patrice **CLAVEAU**,
MBDA

Véhicule de tir (TEL Tracteur Erecteur Lanceur) d'une batterie « Mamba »
© Armée de l'air



Les Mirage 2000 indiens vont être modernisés

Après de longues négociations, l'avionneur français Dassault Aviation et le groupe électronique Thales ont signé, en juillet 2011, un contrat de modernisation de la flotte de 51 Mirage 2000 H/TH de l'armée de l'air indienne. Ce contrat est en cours de réalisation.

C'est sans doute une profonde refonte du système d'armes que va subir la flotte :

- le radar, à base du RDY-400, verra ses modes évoluer et une nouvelle antenne sera adaptée ;
- le missile MICA sera adapté sur les avions ; d'ailleurs un contrat d'armement vient d'être signé en ce sens entre TSA et MDBA ;
- la compatibilité EM des différents pods GE déjà en service sera adaptée au nouveau système d'armes ;
- le système d'autoprotection ICMS Mk4 bénéficiera d'un nouveau détecteur MDR ;
- les MFD, HUD, IFF, centrale gyro-laser, bénéficieront d'un traitement des obsolescences ;
- un nouveau calculateur sera également intégré ; pour cela, il sera procédé à des modernisations des cellules.

Les premiers avions qui ont été convoyés en France dès la fin de l'année 2011 seront rétrofités chez nous. Cette date correspondant au T0 du contrat. Le premier vol d'un avion modifié en France devrait avoir lieu à la fin 2013 et la fin des développements est prévue en décembre 2015. Cependant, les avions de série seront modifiés en Inde par HAL.



Mirage 2000 à l'atterrissage © DGA

Ce contrat est estimé à 2,74 milliards de dollars, armement compris. Il est à distinguer de l'appel d'offres pour la fourniture de 126 avions de combat (Rafale), mais sa bonne réalisation sera un gage de sérieux qui ne pourra qu'être favorable à ce futur contrat en Inde estimé à 12 milliards de dollars.

Patrick **DEMOULIN**,
Thales Systèmes Aéroportés



Mirage 2000 TH sortant du parking © DGA



Mirage 2000 H au parking
équipé de bidons GE
© Jaskirat Singh



Mirage 2000H
équipé de bidons « Remora »
© Ken Sekhon

Le programme satellite ELISA pour localiser les radars

Elisa (Electronic Intelligence Satellite) est une grappe de quatre micro-satellites français d'écoute devant permettre de valider les techniques de détection de radars depuis l'espace. Cette mission, développée conjointement par la DGA et le CNES, utilise 4 satellites de 130 kg chacun reposant sur une plateforme Myriade placés à quelques dizaines de kilomètres les uns des autres sur une orbite héliosynchrone basse (700 km). L'interprétation combinée des mesures des signaux effectuées par satellite permet de localiser et de caractériser les radars.

Objectif

L'objectif est de localiser de manière préventive les moyens de défense anti-aériens dont disposent les adversaires potentiels afin de pouvoir les contourner ou les leurrer en cas de conflit. La France est actuellement le seul pays européen à développer une capacité de recueil de Renseignement d'Origine ElectroMagnétique (ROEM) depuis l'espace.

Déroulement de la mission

Les quatre satellites ont été placés en orbite par une fusée Soyouz lancée depuis le centre spatial guyanais le 16 décembre 2011. La phase de mise à poste permettant aux satellites de rejoindre l'orbite définitive de leur vol en formation durera environ trois mois. A l'issue de cette période, les équipes de la DGA installées à Bruz, près de Rennes, en collaboration avec les forces armées, notamment la Direction du Renseignement Militaire (DRM) installée sur la base de Creil, vont explorer pendant une période d'au moins trois ans les moyens d'améliorer la précision et la qualité des informations recueillies. Les enseignements tirés de ces démonstrateurs seront utilisés pour la mise en œuvre du programme CERES (Capacité de Renseignement Electromagnétique Spatiale) dont l'objectif est la mise en orbite à la fin de la décennie de satellites, combinant la capacité de détection des systèmes radars ainsi que celle de localisation et d'écoute des systèmes de télécommunications adverses.

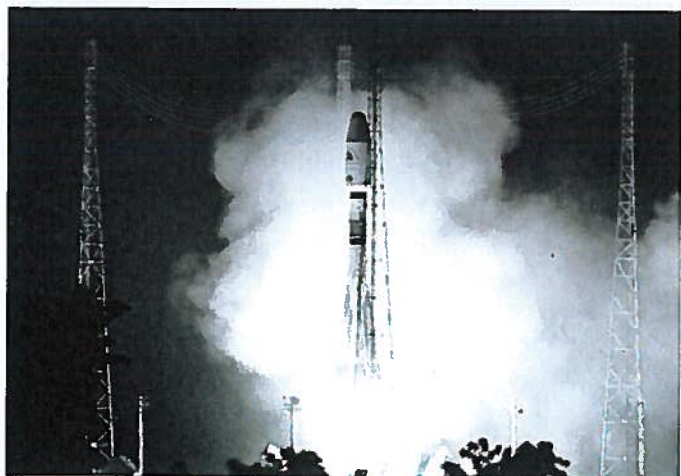
Il s'agit de l'aboutissement d'une démarche de recherche entamée il y a 15 ans avec les satellites Cerise et Clémentine poursuivie en 2004 avec le démonstrateur Essaim chargé de mettre au point le recueil de renseignements électromagnétiques dans le domaine des radiocommunications.

La DGA a confié à Thales Systèmes Aéroportés et à Astrium, filiale d'EADS, la réalisation des quatre satellites et des segments sol. Thales Systèmes Aéroportés développe la charge utile et le segment sol mission, Astrium est en charge du satellite et du segment sol de Commande Contrôle.

En 2020, CERES permettra de préciser le danger que représentent les radars ennemis en matière de défense aérienne afin de garantir la suprématie des avions français en cas d'intervention ou encore de déterminer l'architecture des réseaux de communication adverses. S'ajoutant aux satellites d'imagerie comme Hélios et CSO, CERES, basé sur une constellation de trois satellites, doit procurer aux forces armées un atout tactique et de renseignement considérable. Complémentaire des moyens actuels de détection électromagnétique fournis par les avions et les navires, ce moyen permettra de recueillir des données en toute discrétion, notamment là où les moyens traditionnels ne peuvent opérer.

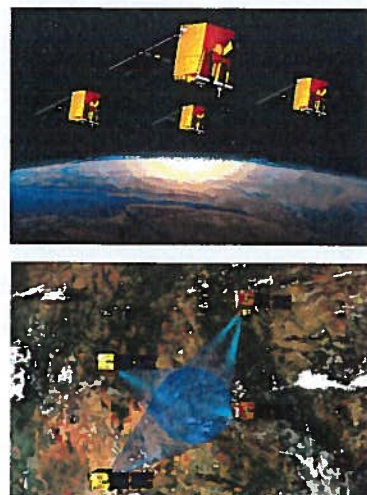
Le programme CERES pourrait être lancé début 2013 en vue d'une mise en service à l'horizon 2020. Le coût du programme est estimé entre 350 et 400 millions d'euros.

Patrick **DEMOULIN**,
Thales Systèmes Aéroportés



Fusée Soyouz, tirée depuis le pas de tir de Kourou, qui a mis en orbite la constellation de satellites ELISA © DicoD

Position relative des satellites une fois le déploiement effectué
© DicoD



La Défense antimissile balistique au sommet de Chicago



L'OTAN a entrepris de longue date des travaux sur la défense antimissile en vue de protéger les forces des pays de l'Alliance lorsqu'elles mènent des opérations sous une menace balistique à courte ou moyenne portée. Ces travaux ont conduit en 2005 au lancement du programme ALTBMD¹, destiné à fédérer les différentes capacités de détection et d'interception de théâtre détenues ou planifiées par un petit nombre de pays alliés, grâce à un système de commandement et de contrôle (C2) commun, le BMC3I², dont l'ACCS³ doit constituer l'un des piliers.

Mais l'OTAN débat aussi depuis près de dix ans de la défense antimissile des territoires, sous l'impulsion des Etats-Unis qui entendent désormais protéger leurs alliés et amis avec leur programme de Missile Defense. Ainsi, après une étude de faisabilité sur un système couvrant les territoires et les populations de l'Alliance conduite de 2002 à 2006, depuis le sommet de Bucarest en 2008 jusqu'à celui de Lisbonne en 2010, une série de décisions conduit inexorablement l'OTAN vers la mise en place d'une défense antimissile des territoires, partie intégrante de la mission de défense collective.

A Lisbonne, les chefs d'Etat et de gouvernement de l'OTAN ont décidé que « l'Alliance développerait une capacité de défense antimissile pour accomplir sa tâche fondamentale de défense collective » dans laquelle l'ossature de commandement, de contrôle et de communication pourrait être constituée par le programme « ALTBMD élargi ».

Ainsi, à Chicago, l'OTAN pourrait déclarer une première capacité « intérimaire » de défense antimissile, avant de mettre en place en 2016 la capacité opérationnelle initiale puis la capacité opérationnelle complète en 2020. Compte tenu de l'avancement des programmes de capteurs et d'effecteurs dans les différents pays européens contributeurs, la capacité intérimaire reposera principalement sur des moyens américains déployés dans le cadre de l'EPAA⁴ : senseurs des frégates AEGIS et radars terrestres déployés en Turquie (AN-TPY2), intercepteurs exo-atmosphériques SM3. Mais elle reposera aussi, du fait du retard de la mise en service de l'ACCS, sur un système de commandement et de contrôle intérimaire, le C2BMC⁵, qui n'est autre que celui de la Défense antimissile américaine. Les USA appuient fortement cette démarche...

Face à cette situation, il est vital, pour l'industrie européenne, notamment française, que les Etats européens de l'Alliance parviennent à éviter un « déferlement » de produits américains. Pour ce faire, il convient tout d'abord, au nom de la souveraineté en Europe des pays de l'Alliance, de remettre l'ACCS à sa place face au C2BMC, à l'échéance de la capacité initiale prévue en 2016. Il convient également d'évaluer l'intérêt, pour la France, de contribuer en nature à la capacité collective par la mise à disposition de l'Alliance des informations du futur système d'alerte avancée (spatiale et radar longue portée), de celles que pourraient fournir des frégates Horizon avec un radar S1850 « upgradé » en SMART L⁶ et, pourquoi pas, du SAMPT doté d'une capacité radar autonome de désignation d'objectifs et de conduite de tir ou de systèmes d'armes navals dans une version évoluée qui pourraient prendre forme, l'un comme les autres, à partir des améliorations prévues pour le missile Aster.

Enfin, à l'instar de la démarche « Smart Defense », les voies de coopération avec la Russie, en particulier sous l'angle complémentarité et économies des moyens, pourraient être approfondies.

Bernard LIBAT,
Thales



Tir d'un missile SAMPT



Radar naval de surveillance SMART L



Radar GSI1000

- 1 ALTBMD : Active Layered Theater Ballistic Missile Defense
- 2 BMC3I : Battle Management Command, Control, Communications and Intelligence
- 3 ACCS : Air Command and Control System
- 4 EPAA : European Phased Adaptive Approach.
- 5 C2BMC : Command, Control, Battle management, and Communications
- 6 L'évolution du radar S1850 vers le SMART L, dont les capacités de surveillance antimissile balistique sont avérées, est une opération facile à réaliser.

Les cockpits de Sagem à bord des Colibri Helidax

Les 36 hélicoptères légers EC120B de la société Helidax¹ équipés des cockpits tout écran ICDS (Integrated Cockpit Display System) et de pilotes automatiques de Sagem (groupe Safran) ont franchi fin février le seuil des 30 000 heures de vols.

La solution ICDS de cockpits tout écran de Sagem sur EC 120B a ainsi parfaitement répondu à l'attente des instructeurs militaires et des élèves pilotes destinés à rejoindre, à l'issue de leur formation, l'Aviation Légère de l'Armée de Terre, l'armée de l'air, la Marine, la Gendarmerie nationale, ainsi que l'armée belge. La chaîne avionique Sagem des EC 120B d'Helidax est opérée au titre des certifications aéronautiques EASA (Agence Européenne pour la Sécurité Aérienne) et STC (Supplemental type certificate). Compatible avec les jumelles de vision nocturne, les écrans ICDS de Sagem des hélicoptères EC120 permettent aux élèves pilotes de se former à l'environnement des hélicoptères de combat moderne (NH-90 et Tigre notamment), de jour comme de nuit.

Les écrans ICDS permettent un affichage multifonction MFD (Multi Function Display) des données de vol : navigation, paramètres moteur, couplage avec le pilotage automatique deux axes PA85, carte de gestion de trafic, ou encore météo. Ils s'intègrent également à l'Attitude Heading Reference System numérique (AHRS), le capteur de cap et d'assiette. Selon le besoin ou l'architecture du cockpit, les écrans ICDS peuvent être intégrés en configuration « portrait » ou « paysage ». Les écrans ICDS sont certifiés DOT au Canada et FAA aux Etats-Unis². Les écrans ICDS de Sagem ont notamment été adoptés pour la modernisation des bimoteurs d'entraînement Xingu de l'armée de l'air française et ils ont été retenus pour équiper l'AC311 de AVIC INTL en Chine.

Communiqué de Presse Sagem

- 1 Helidax est une filiale du groupe DCI et de la société INAER opérant au titre d'un Partenariat Public-Privé (PPP) au profit de l'Ecole d'Application de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (EA-ALAT).
- 2 Department of Transportation; Federal Aviation Administration.



Alignements d'EC-120 «Colibri» d'Helidax sur le parking ALAT de la base de Pau. On peut remarquer qu'une SA-341 «Gazelle» se trouve encore parmi ses remplaçantes. © Eurocopter



Un EC-120 «Colibri» aux couleurs de la société Helidax. On remarque l'immatriculation civile de la machine © Eurocopter

Conférences GUERRELEC : message à tous nos adhérents

Désormais toutes nos conférences se tiendront au Cercle de la Mer, Port Suffren, Paris 7^{ème}, sur la Seine et au pied de la Tour Eiffel.

Le parking est gratuit pour nos invités. Veuillez prendre un ticket de parking à la barrière d'entrée des quais et le faire valider à la réception du Cercle de la Mer lors de votre départ.

Les sociétés membres de Guerrelec

AMESYS • ARINC • DCI AIRCO • DIGINEXT • EADS ASTRIUM • INEO DEFENSE • LACROIX DÉFENSE & SÉCURITÉ • MBDA • RUBISOFT • SAFRAN • THALES Communications • THALES DAE • THALES UNIVERSITE • VECSYS



DES MIRAGE ET DES HOMMES : Tome 1, du Mirage-Delta au Mirage III F3, Tome 2 Mirage F1, Mirage 2000 et Super Mirage 4000



Auteurs : André Bréand
Éditeur : Volez Editions
Pages : Tome 1, 188, Tome 2, 140
Prix : 39 Euros chaque tome
ISBN : Tome 1 : 978-2-917396-19-3, Tome 2 : 978-2-917396-21-6

Voilà deux tomes sur l'histoire de ces fabuleux avions que sont les Mirage. Ce ne sont pas les premiers ouvrages sur ces types d'avions, mais c'est la première fois qu'un ancien technicien supérieur de l'industrie aéronautique, devenu journaliste, prend la plume sur le sujet. Au fil des pages, le lecteur découvrira les différentes versions des Mirage, des projets inconnus à la construction en série qui tinrent tête aux productions des autres constructeurs, qu'ils soient américains, britanniques ou soviétiques. C'est grâce au savoir-faire de la société Dassault, de l'ingénieur sur sa planche à dessin, en passant par les compagnons en atelier pour arriver aux essais en vol, que les Mirage III furent capables de franchir la barrière de Mach 2. Du Mirage-Delta au Mirage 2000, une saga de plus de trente années qui amena, tout naturellement, le magnifique - dans tous les sens du terme - Rafale. Et ce, près de 3 000 avions plus tard.

Illustré de nombreuses photos et de plans trois vues, ces deux tomes permettront de mieux comprendre le développement technique de l'après-guerre. Ils ont toute leur place dans la bibliothèque de l'aéronaute aimant la technique et les avions de chasse.

LES FEMMES DE LA ROYAL AIR FORCE, 1918-1945 Engagées vers la victoire



Auteur : Geneviève Moulard
Éditeur : Marines Editions
Pages : 360 pages, 200 photos N/B
Prix : 29 Euros
ISBN : 978-2-357430-98-3

Au cours des deux conflits mondiaux, des milliers de femmes de la Royal Air Force se sont illustrées dans un épisode capital méconnu en France, sans avoir le droit de piloter, mais en contribuant activement à l'effort vital de leur pays. Ces auxiliaires engagées dans la RAF remplacent les hommes dans les états-majors et dans les escadrons britanniques. Devant le développement de l'aviation de chasse et de bombardement, l'émergence du radar et les nouvelles armes hitlériennes, elles sont présentes à travers une grande variété de métiers, parfois très masculins comme les Mécaniciens avions et les Officiers de Renseignement, très techniques comme les « Filterers » des informations du radar ou les « Plotters » des Operations Rooms, anticipant la Guerre Electronique. Certaines seront recrutées comme agents du Special Operations Executive (SOE) et connaîtront un destin tragique, alors que d'autres, civiles, deviendront des pilotes de l'Air Transport Auxiliary (ATA) pour convoier des avions militaires aux escadrons de la RAF oeuvrant en première ligne.

Cet ouvrage, écrit par un membre de Guerrelec, rend hommage à toutes celles qui, par leur contribution essentielle dans la RAF, ont soutenu il y a quelques décennies les opérations aériennes à côté des hommes. Ce sont elles qui, grâce à leur ténacité, ont permis aux nouvelles générations de devenir leurs égales dans la RAF d'aujourd'hui : piloter des avions de combat lors d'opérations de guerre.

Un livre qui va faire tomber les préjugés.

AU SERVICE DE L'ESPOIR Récits d'un pilote de transport



Auteur : Philippe Stanguennec
Éditeur : L'Esprit du Livre, collection Histoire et Mémoires combattantes
Pages : 354
Prix : 22 Euros
ISBN : 978-2-915960-77-8

Le capitaine Philippe Stanguennec est fils de pilote de transport et pilote de transport lui-même. Depuis le poste de pilotage de son Transall, il entraîne le lecteur au cœur de l'action, de N'Djamena à Phnom-Penh, de Bangui à Nouméa, de Kaboul à Port-au-Prince, pour lui faire partager la vie et les missions de son équipage. Cet ouvrage se justifie ici par l'évocation du système d'autoprotection et l'emploi de son avion au cours des missions de guerre effectuées en Afghanistan. L'auteur cite des spécialistes de l'EPIGE de Mont-de-Marsan. Nous partageons sa vie, la richesse des escales, les anecdotes, les rebondissements et les imprévus et surtout l'esprit « équipage » cher aux gens du transport. Le livre se termine par sa mutation sur les Airbus de l'escadron « Esterel » et une mission humanitaire à Haïti. Depuis, ce pilote a rejoint la compagnie Air France.

Un livre que vous lirez en une seule fois, tant il est prenant et criant de vérité.

LES MATÉRIELS DE L'ARMÉE DE L'AIR ET DE L'AÉRONAVAL, LE SO 4050 « VAUTOUR »



Auteur : Alain Crosnier
Éditeur : Histoire et collections
Pages : 66
Prix : 16 Euros
ISBN : 978-2-35250-207-4

Dans le numéro 11 de cette collection, le lecteur découvre un avion magnifique, peu connu, en service dans l'armée de l'air dans les versions « chasse de nuit » et « bombardement ». Seulement exporté en Israël, il a été en service dans cette armée de l'air également en version monoplace. Précurseur de la Guerre Electronique en France, grâce à l'emport du bidon de brouillage ARAB 4A « Chipiron » et des lance-leurres ALE-2, un matériel PAM d'origine US. Pour cette mission dix V2B ont été transformés en V2BGE.

Peu de texte mais de très belles photos et de très beaux profils font de cette monographie un beau petit livre de référence sur cet avion.

VIE ET DESTIN DES PILOTES DE GUERRE



Auteur : Claude Carlier
Éditeur : Gallimard DMPA
Pages : 138
Prix : 35 Euros
ISBN : 978-2-07-013527-1

De la déclaration de guerre du 3 septembre 1939 à l'armistice du 22 juin 1940, la toute jeune armée de l'air française s'est trouvée confrontée à un adversaire redoutable : la Luftwaffe. Alors que pendant la « drôle de guerre », l'attentisme prévaut sur terre et sur mer, les équipages assurent les missions de reconnaissance et de chasse au-dessus du territoire ennemi. Lors de l'attaque du 10 mai 1940, malgré la puissance allemande au sol, l'armée de l'air française tient tête dans les airs, détruisant plus d'appareils qu'elle n'en perd. Cette histoire, peu connue est illustrée dans cet ouvrage à partir des exceptionnelles archives photographiques du Service historique de la Défense, département Air.

De la vie quotidienne des bases aériennes, de la préparation des avions en usine ou du départ en mission, tout y est illustré.

Des images qui résument la force de l'engagement des pilotes de guerre.

