

CIIRAACTU



JANVIER-FEVRIER 2021, NUMÉRO 36



LA NEWSLETTER MENSUELLE DU CIIRAA DE LA BA 942

L'ÉDITO

Chers lecteurs,

Premier CIIRAACTU de l'année et premier édito pour le nouveau responsable de l'édition.

La Réserve Opérationnelle de la BA942 poursuit sa mutation. Afin de mieux répondre aux défis de demain, nous préparons déjà la PMIP-DN du mois d'avril 2021, ainsi que les divers exercices qui ponctueront ce premier trimestre et auxquels le CIIRAA sera naturellement associé.



Nous avons, ces jours-ci le regret d'assister au départ de deux véritables « piliers » de la Réserve Opérationnelle : tout d'abord, le Colonel Jean-Louis S., qui a quitté son poste d'ORA le 17 février dernier (auquel il est désormais remplacé par le Lieutenant-colonel Philippe M-B.) ; puis le Lieutenant Thierry L., chef et véritable moteur de la Cellule Instruction du CIIRAA, qui nous quittera le 1er mars pour la lande bretonne, « Kenavo Thierry » !

Tous deux ont consacré leur vie entière à l'Institution, l'un comme mécanicien-navigant, l'autre comme commando-instructeur. La BA942, sa Réserve Opérationnelle et le CIIRAA en particulier, ont pu tirer le meilleur parti de leur expérience et leur disponibilité, durant plus d'une décennie et nous tenons tous à leur présenter nos plus sincères remerciements et leur témoigner notre réelle admiration. Nous leur souhaitons une très agréable et active retraite... et des vents toujours favorables.

Enfin, ce numéro relate, entre-autres, la catastrophe d'Albacete, survenue il y a déjà 6 ans, qui a coûté la vie à, ou marqué profondément dans leur chair, plusieurs de nos camarades qui « Partaient aux avions... ».

Ne les oublions jamais !

Prenez soin de vous et de vos proches.

Bonne lecture,
CNE Olivier D.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Olivier D.' with a stylized flourish at the end.



SOMMAIRE

FLASH INFO	3
Brèves BA942	
M2000D rénové	
Exercice Skyros	
ALBACETE, ILS PARTAIENT AUX AVIONS...	5
L'INSTITUTION NATIONALE DES INVALIDES	6
CHUCK YEAGER, L'ÉTOFFE D'UN HÉROS	7
HARRIER II AV8-B+	8
DISTINCTIONS	12
À VOS AGENDAS !	13

FLASH INFO

BRÈVES BA 942

L'exercice ELEO 2021 (Exercice Local Evacuation Ouvrage) est programmé le 30 mars 2021. Le CII-RAA recherche 15 volontaires pour participer à cet exercice. Présence impérative les 29 et 30 mars 2021. Si volontaire, merci d'adresser un courriel à l'adresse : ba942-ciiraa.courrier.fct@intradef.gouv.fr

Attention : nouveau numéro du CMA (pour prise de RV VMP, entre autres) = 04.87.65.58.71

Compte-tenu de la virulence des variantes du virus Covid, les règles suivantes doivent désormais être appliquées, sur la base aérienne 942 :

- 1/** distance minimale entre deux individus sans masque = 2 mètres ;
- 2/** les masques « artisanaux » en tissu sont interdits (toutes les unités étant dotées de masques chirurgicaux adéquats) ;
- 3/** les regroupements de personnels, y compris en HNO (notamment dans les chambres), sont interdits ;
- 4/** la durée des repas est ramenée à 15 minutes (au lieu de 20) et des horaires spécifiques (par unités) sont aménagés. Une offre de repas à emporter est favorisée, avec usage des couverts personnels.

Madame Pascale D. , Chef du Secrétariat Autorités, a quitté son poste le 15 février 2021, après 43 années passées au service de l'Institution, dont 26 dans l'Armée de l'Air. Toute l'équipe d'encadrement du CIIRAA CA.942 tient à lui présenter ses plus sincères remerciements, pour ces nombreuses années de collaboration quotidienne, aussi efficace qu'utile au bon fonctionnement de notre unité. Nous lui souhaitons tous une très agréable retraite.



M2000D RÉNOVÉ



Le Mirage 2000D n°639 est le premier d'une série de 55 appareils allant être modernisés, avec à la clef des capacités air-air et air-sol améliorées. La maintenance conduite de l'appareil est réalisée par l'AIA (Atelier Industriel de l'Aéronautique) de Clermont-Ferrand. L'appareil n°639 est en place sur la base aérienne de Mont-de-Marsan, plus précisément au CEAM (Centre d'expertise aérienne militaire) pour une expérimentation et des essais, avec comme ambition de pouvoir déployer en opération les premiers Mirage 2000D rénovés au cours de l'année 2022.

La modernisation avionique des Mirages 2000 D :

- Refonte du poste arrière avec l'intégration d'un écran tactile.
- Capacité à mettre en oeuvre le missile MICA IR en remplacement des Magic
- Mise en place d'une nacelle de désignation laser Talios en remplacement de la nacelle Damocles.
- Intégration d'une nacelle canon de 30mm sous l'entrée d'air gauche leur offrira une capacité canon tant en air-air qu'en air-sol.

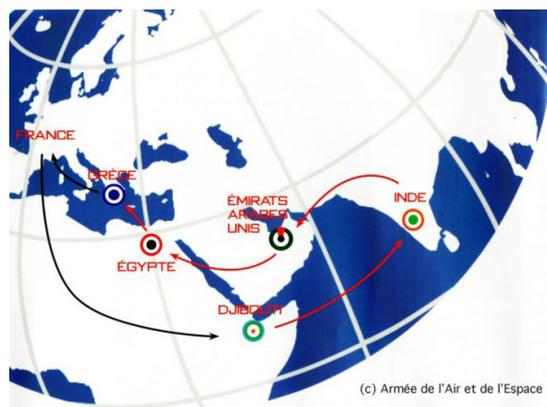


EXERCICE SKYROS



Une mission d'entraînement de grande ampleur composée d'un détachement de 170 aviateurs a été déployée en Eurasie. Sous le nom de mission Skyros, la mission a débuté le 20 janvier dernier et s'est terminée le vendredi 5 février. Pour diriger toutes ces opérations, un commandement assure la coordination depuis la base aérienne 942 de Lyon Mont Verdun. Au départ de Djibouti pour une réparation au combat de haute intensité, quatre Rafale B, deux A400M et un A330 Phénix ont participé à cet exercice. Ainsi, durant ces 15 jours, les militaires de l'Armée de l'Air et de l'Espace auront parcouru l'Inde, les Emirats Arabes Unis, l'Égypte et la Grèce.

Cette opération a été planifiée par les unités du CDAOA (Commandement de la Défense et des opérations aériennes), sur la base aérienne de Lyon Mont-Verdun. Le JFACC (Joint Force Air Component Command) a eu en charge de diriger les opérations. Selon le Ministère des Armées, l'objectif de la mission était de « démontrer les capacités opérationnelles des forces armées françaises, de compléter la formation des équipages et de renforcer les liens entre la France avec les pays visités ».



L'apport de cette mission est multiple. Tout d'abord, cela permet à la France de s'entraîner à la projection rapide et éloignée d'un dispositif aérien.

« Projeter ses forces vite et loin, s'entraîner ensemble, valoriser l'interopérabilité, pour être prêts à agir demain en équipe, partout où l'on aura des aviateurs », décrit ainsi le CEMAA, le général Lavigne. « Cette mission Skyros est un jalon capital pour l'Armée de l'Air et de l'Espace dont l'objectif est d'être capable de déployer en 2023, 20 Rafale et 10 A330 Phénix aux antipodes (20 000 km) en 48H », complète l'Armée de l'Air et de l'Espace.

PAR AV1 (R) ELODIE O.



ALBACETE

ILS PARTAIENT AUX AVIONS

Le 26 janvier 2015 au matin, sur la base de Los Llanos, près d'Albacete, au Sud-est de l'Espagne, le NATO « TLP » (« Tactical Leadership Program » : stage multinational otanien formant les équipages de chasse à la fonction de « Chef de Mission ») bat son plein ! Allemands, américains, espagnols, français, grecs et italiens débutent une nouvelle journée d'exercices intensifs en vue de leur qualification de « Mission Commander » (« Chef de Mission ») : l'une des plus exigeantes et des plus réputées au Monde. Cette année, c'est la Grèce qui dirige l'exercice.

Alors que les pilotes, navigateurs et mécaniciens français, italiens et américains se rendent à leurs avions, pleins faits et prêts à la mise en route (les Allemands et Espagnols font partie d'une seconde vague), un F-16D grec précurseur s'aligne sur la piste et décolle. Son équipage, pourtant très expérimenté, n'a pas remarqué, lors de sa dernière check-list, que son compensateur de lacet est braqué à droite. L'appareil décolle, oscille, puis dérape et pique vers la droite, avant de s'écraser sur le parking avions, dans un immense brasier. Neuf secondes seulement se sont écoulées entre le décollage du F-16 et l'inférieur chaos. A bord et autour des AlphaJet et Mirage 2000D de la BA 133 de Nancy-Ochey, neuf militaires français sont tués, sept sont gravement blessés dont deux très grièvement, deux sont plus légèrement blessés. Onze militaires italiens sont également blessés dont deux très grièvement. La Grèce déplore la perte de ses deux pilotes, décédés lors de leur éjection. Cinq militaires américains sont légèrement blessés, alors qu'ils tentent de sauver des flammes, leurs camarades français et italiens.



Le 3 février 2015 dans la Cour d'Honneur des Invalides, la France rend un Hommage National à ses neuf Aviateurs, disparus bien trop tôt.

Un an, jour pour jour, après cette cruelle catastrophe, le Général André LANATA, CEMAA, débute, sur la BA 133 son discours d'hommage par ces mots :

« Ils partaient aux avions... »



Ne les oublions jamais



BLESSÉS DE GUERRE

L'INSTITUTION NATIONALE DES INVALIDES

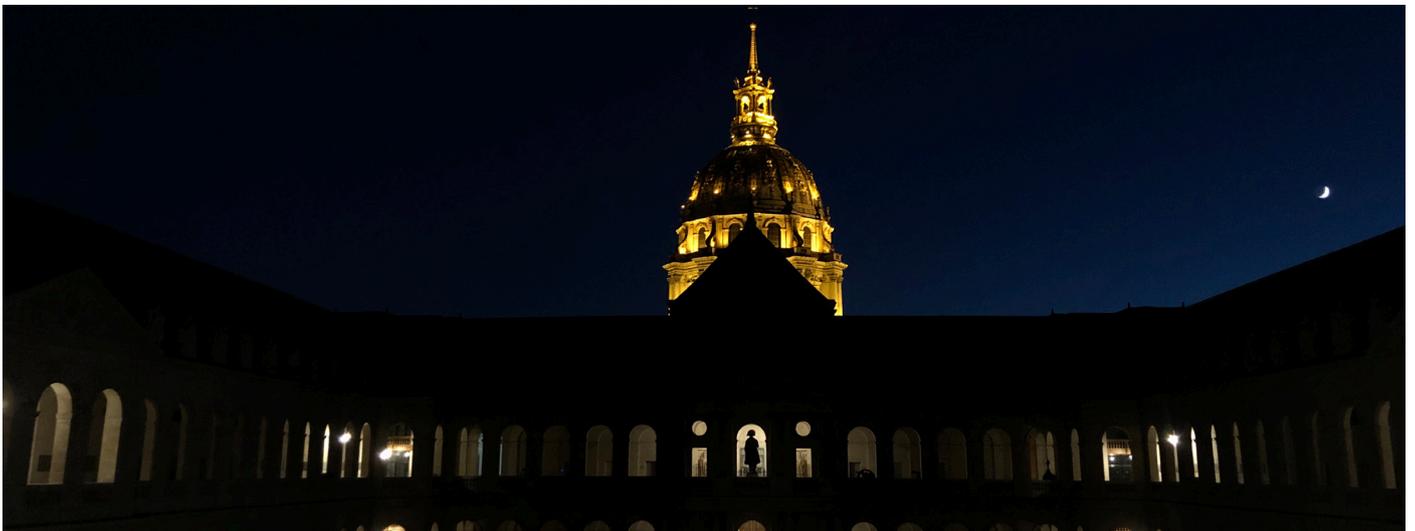
Si le majestueux dôme doré qui surplombe la capitale est bien connu de tous, les activités qu'il abrite sont quant à elles moins connues. J'ai eu la rare opportunité de pénétrer ces lieux pour effectuer un stage d'un mois auprès de l'Institution Nationale des Invalides, je me propose aujourd'hui de vous présenter ses activités.

3 siècles de services aux soldats Français

Edifié il y a un peu plus de 350 ans par Louis XIV pour accueillir les soldats blessés qui erraient en France, l'Hôtel National des Invalides est devenu aujourd'hui un haut lieu du tourisme parisien. Bien connu des visiteurs, il abrite désormais le tombeau de Napoléon 1er et le musée de l'armée. Cependant, l'Hôtel National des Invalides héberge toujours une activité hospitalière d'exception : l'Institution Nationale des Invalides.

Accueillir les grands invalides, soldats de toutes les époques

L'Institution Nationale des Invalides (ou l'INI) répond à trois missions. La première, accueillir 80 pensionnaires, grands invalides, titulaires d'une pension militaire. L'INI accueille de ce fait des anciens combattants et victimes de guerre, hommes et femmes de toutes générations et de tous les conflits. On croise dans ses couloirs des rescapés des camps, des soldats d'Indochine ou des blessés du Mali.



Soigner les victimes des guerres d'aujourd'hui

Deuxième mission, accueillir un Centre de Réhabilitation Post-Traumatique pour la prise en charge et les soins de patients blessés. Majoritairement militaires blessés en OPEX ou à l'entraînement, l'INI accueille aussi des victimes des derniers attentats terroristes. Les récits de leurs péripéties donnent un sens tout particulier à la noble mission de l'INI. Son personnel est profondément dévoué et l'ambiance y est fraternelle. L'INI, c'est l'assurance que tout soldat engagé trouvera les soins qu'il mérite en cas d'accident malheureux. C'est le symbole de la République veillant sur ses défenseurs.

Constituer l'élite nationale en termes de recherche sur l'appareillage

L'INI c'est aussi un centre de recherche de pointe sur les méthodes d'appareillage des handicapés. Etudes diverses sur les prothèses, les fauteuils, les sciences biomécaniques, le CERAH* est un laboratoire de pointe comme il n'en existe pas en France. Ses innovations sont multiples et révolutionnent la vie des blessés. La recherche a permis des avancées fortes dans la prise en charge des invalides et dans la poursuite d'une vie la plus normale possible.

L'Institution Nationale des Invalides constitue la réunion exceptionnelle des soldats français de toutes les époques. Leurs histoires demeurent profondément inspirantes et leur engagement suscite l'envie de servir la France avec foi et volonté. Je garde un souvenir exceptionnel de cette immersion, au cœur de nos armées.

PAR CAL (R) ANTOINE B.



CHUCK YEAGER

IL AVAIT L'ÉTOFFE DES HÉROS

Charles « Chuck » Yeager est décédé le 7 décembre 2020 à l'âge de 97 ans. Engagé dans l'US Army Air Corps (ancêtre de l'USAF) le 12 septembre 1941, il est affecté en Grande-Bretagne en 1943, à l'issue de sa formation de pilote. Durant la seconde guerre mondiale, il obtient 13 victoires aériennes, aux commandes de P-51B puis D « Mustang », tous surnommés « Glamourous Glen » en hommage à son épouse Glennis. Il est l'un des tout premiers chasseurs alliés à abattre un jet Me-262 et l'un des rares à obtenir le statut d'As, en obtenant 5 victoires aériennes, mais dans son cas... en une seule journée ! Abattu par la chasse allemande le 14 mars 1944, au-dessus de la Gironde, il parvient à s'échapper et à reprendre le combat, après avoir rejoint la Grande-Bretagne, via l'Espagne, avec l'aide des réseaux de Résistance locaux, auxquels il vouera une profonde reconnaissance et rendra fréquemment visite, tout au long de sa vie. Nommé Capitaine et breveté pilote d'essais à l'issue du conflit, il est affecté à Muroc Field (aujourd'hui la base d'Edwards) dans le désert californien. C'est là qu'il deviendra le premier homme à franchir le « Mur du Son », le 14 octobre 1947, aux commandes du Bell X-1, largué à haute altitude par un bombardier B-29, alors même qu'il s'est brisé deux côtes, la veille, en chutant de cheval !

Préférant les essais en vol à l'aventure spatiale, « Chuck » Yeager teste de nombreux appareils occidentaux et soviétiques (obtenus grâce à diverses défections) et bat plusieurs records de vitesse, de vitesse ascensionnelle et d'altitude. C'est lors de l'un de ces « zoom climb » sur le nouvel intercepteur F-104 doté de fusées d'appoint, qu'il doit s'éjecter à plus de 33.000 mètres d'altitude, le 10 décembre 1963 et survit miraculeusement à son éjection et à ses graves brûlures.

Après plusieurs affectations en Europe, il prend le commandement du 405th Fighter Wing stationné aux Philippines, en Juillet 1966 et effectue encore 127 missions de combat, sur chasseur-bombardier B-57 « Canberra » au-dessus du Vietnam. Il rentre aux Etats-Unis en 1968, est affecté comme conseiller militaire auprès du gouvernement pakistanais entre 1971 et 1973 et prend sa retraite en 1975, au grade de Général de Brigade Aérienne (US : Brigadier General – OTAN : OF-6).

Ses mémoires, parus en 1978, font l'objet d'une controverse, lorsqu'il décrit « ... la cruauté des ordres donnés aux pilotes de chasse alliés, dans les derniers mois du second conflit mondial, de prendre toutes les populations civiles allemandes pour cibles d'opportunités : on ne peut condamner à mort un simple laboureur, en le soupçonnant de soutenir l'effort de guerre nazi ! ». Toutefois, le succès international du film « L'Étoffe des Héros » (« The Right Stuff ») en 1983, popularise ses exploits et lui confère un véritable statut de légende vivante de l'aviation. Le 14 octobre 1997, pour le 50ème anniversaire de son vol historique, il effectue un dernier vol supersonique (en double-commande) à bord d'un F-15 « Eagle » de l'USAF et en 2003, il fête ses 80 ans, lors d'un dernier vol aux commandes d'un P-51 « Mustang ». En 2008, à l'invitation d'Airbus, il prendra les commandes d'un A380 au-dessus de la Gironde... et des lieux de son évasion, 64 ans plus tôt !

Toujours décrit comme un immense professionnel, pétri d'exigence mais également d'humilité, capable de « coups de gueule » homériques comme d'une sincère affection, aimant profondément la France, Charles « Chuck » Yeager avait véritablement... « L'Étoffe des Héros » !



CULTURE AÉRO

HARRIER II AV8-B+



- Envergure : 9,25 mètres
- Longueur : 14,5 mètres
- Hauteur : 3,5 mètres
- Surface alaire : 21,3 mètres-carrés
- Poussée du réacteur (Rolls-Royce « Pegasus » à double flux, occupant la majeure partie de la cellule) : 9 puis 12 tonnes.
- Poids à vide : 6,34 tonnes
- Poids à charge utile max : 14 tonnes
- Vitesse max (MSL) : 1083 km/h (Mach 0,88) en configuration de combat.
- Plafond opérationnel : 15.200 mètres
- Rayon d'action (sans ravitaillement en vol, possible par perche rétractable) : 1128 km
- Coût unitaire à ce jour = 26 millions de US\$
- Coût de l'heure de vol = 14.000 US\$ environ
- Armement :
 - 1 canon type « Gatling » de 25mm, comportant 300 obus en pod conformable, sous le fuselage.
 - 8 points d'emport externes, pouvant totaliser : 6 missiles air-air « Sidewinder » ; ou 4 missiles air-sol « Maverick » et 6 à 15 bombes (à guidage laser) ; ou 12 paniers de roquettes ; ou 4 réservoirs supplémentaires largables de 1100 litres ; ou un assortiment des munitions ci-dessus.

Développé à la fin des années 1950, sur le concept particulièrement original de la poussée orientable (jusqu'à 94° dans ce cas) ou poussée vectorielle, par British Aerospace (ex Hawker-Siddeley), le mono-réacteur BAe « Harrier » effectua son premier vol le 21 octobre 1960. Il répondait alors à un besoin exprimé par la Royal Air Force britannique, désireuse de rapprocher son aviation d'attaque, au plus près des champs de bataille pressentis en Europe : l'Allemagne (et la fameuse « trouée de Fulda » où devaient s'engouffrer les divisions blindées soviétiques) et les frontières du Pacte de Varsovie, sur le flanc Est de l'OTAN. La séquence du passage du vol vertical au vol horizontal, par 4 tuyères orientables principales et 8 jets d'air pulsé secondaires (sur les 3 axes de lacet, roulis et tan-

gage) fut particulièrement difficile à maîtriser et coûta malheureusement la vie à 2 pilotes d'essais (pourtant formés à la fois au pilotage de jets et d'hélicoptères). Néanmoins, l'obstination britannique fut à nouveau payante et le « Harrier » AV-8 fut déclaré opérationnel le 31 août 1966 ; le démonstrateur de l'époque s'avérant capable d'opérer depuis... un simple terrain de tennis. Il est toutefois à noter qu'une fois armé et les pleins effectués, l'appareil est incapable de décoller verticalement, il doit alors utiliser une courte portion de piste pour gagner une vitesse et une portance suffisantes (tout en mettant en œuvre la poussée orientable), ou le tremplin d'un porte-avions (sans toutefois nécessiter la complexité d'un système de catapultage). Considérablement allégé, à son retour de mission,



il est, en revanche, parfaitement à même de manœuvrer sur tous les axes à très faible vitesse, de se stabiliser en vol stationnaire, puis de se poser verticalement, comme le ferait un hélicoptère. Il est, à cet effet équipé d'une aile haute et d'un train d'atterrissage particulièrement original : 1 roulette de nez, 1 train principal composé de deux roues en diabolo et 2 balancelles repliables, sous les ailes. Ses seuls concurrents de l'époque furent le Dassault Balzac/Mirage III V (abandonné en 1966) et le Yakovlev-36/38 « Forger » soviétique (retiré du service en 1991). Naturellement, le « Harrier » présenta également, dès sa conception, un intérêt majeur pour la Royal Navy, comme avion embar-

qué. Quant aux Marines américains, leur engagement dans le conflit vietnamien (leur première expérience d'une guerre « dissymétrique ») leur fit percevoir très rapidement l'intérêt de telles machines, en appui direct et rapide de leurs hélicoptères de manœuvre et des troupes au contact. Fin 1966 la RAF perçut 132 appareils monoplaces, ainsi que 19 biplaces d'instruction, qui entrèrent en service début 1969 et furent largement déployés en Allemagne, d'où ils opérèrent régulièrement, lors de manœuvres otaniennes, depuis des terrains de fortune, des autoroutes ou de simples sous-bois, sommairement aménagés.

La Royal Navy commanda 57 « Sea Harrier » (version « navalisée » monoplace et équipés de missiles air-surface « Harpoon ») et l'US Marine Corps (USMC) 102 monoplaces et 8 biplaces. La Marine Royale espagnole (Armada) commanda 11 « Sea Harrier », rebaptisés « Matador » et affectés aux porte-avion Principe de Asturias, puis Juan Carlos 1. L'Inde fera l'acquisition de 17 « Sea Harrier » en 1980, qu'elle retirera du service en 2010. La Thaïlande, enfin, rachètera à l'Espagne une dizaine de ses « Matador » en 1997, qu'elle mettra en œuvre sur son porte-aéronefs HTMS Chakri-Naruebet et retirera du service en 2006.

Tous ces appareils furent améliorés au cours de leurs 3 décennies de services : réacteur Pegasus optimisé, avionique modernisée, structure renforcée pour accroître l'emport d'armement.



Courte mais spectaculaire course au décollage pour un AV-8BII+ de l'USMC sur le pont humide d'un porte-aéronefs. Le souffle brûlant des 4 tuyères principales est clairement matérialisé par l'humidité vaporisée.



Atterrissage vertical d'un AV-8BII+ sur un porte-aéronefs de l'USMC. Sous l'emplanture de l'aile, l'une des 4 tuyères principales, orientées vers le bas lors de cette manœuvre, est clairement visible.



L'enthousiasme généré par la capacité opérationnelle et les succès de cet appareil (notamment durant la bataille des Malouines : comme intercepteur, mais également comme avion d'attaque de la Royal Navy) poussa, dès 1981, l'USMC à réclamer une version améliorée, dont la fabrication fut confiée à McDonnell Douglas, sous licence britannique. Baptisé « Harrier » AV-8B II+ (ou GR.5, par les britanniques) dans son ultime version, cet appareil considérablement allégé par l'usage de matériaux composites, doté d'un réacteur « Pegasus » plus puissant (mais toujours aussi volumineux), d'une voilure supercritique (améliorant l'écoulement de l'air le long de celle-ci, donc la vitesse maximale de l'avion) et d'emplacements d'ailes élargies (favorisant la manœuvrabilité et la stabilité à basses vitesses), fut finalement équipé d'une avionique digitale et de la capacité à opérer de nuit et par tous temps. Véritables « camions à bombes », 324 appareils furent commandés par l'USMC (dont 24 biplaces d'instruction) destinés aux 9 porte-aéronefs dédiés aux Marines Expeditionary Units (MEU) ; ainsi que 60 (monoplaces) par la RAF, dont les livraisons s'étalèrent de 1983 à 1989. La Marine Royale espagnole commanda, elle, 16 nouveaux appareils du modèle AV-8B II+, li-

vrés en 1988. La Marine italienne (Marina), intéressée à son tour par les exceptionnelles capacités de cet appareil, comme avion embarqué, commanda un total de 24 appareils, livrés en 1991 et affectés aux porte-avions Giuseppe Garibaldi, puis Cavour. Retiré du service par la Royal Air Force et la Royal Navy en 2010, le « Harrier » sert toujours fidèlement et efficacement l'USMC (126 appareils restant en ligne à ce jour), la Marine Royale Espagnole (17) et la Marine Italienne (18), malgré sa conception dépassée, son entretien particulièrement compliqué et coûteux et sa furtivité totalement inexistante. Les opérateurs américains et italiens commencent actuellement à déployer son successeur, le Joint Strike Fighter F-35 B Lightning II, dont les livraisons en version STOLV (Short Take-Off & Vertical Landing) ont commencé en 2016, mais qui connaît d'énormes difficultés de déploiement, malgré une conception de plus de 20 ans et un surcoût abyssal ! Pragmatiques, les Espagnols s'intéressent de près au RETEX des deux premiers opérateurs, mais se contentent encore pleinement de leur fabuleux « camion à bombes » V/STOL, avant d'envisager l'achat de son successeur.



Vol en patrouille au-dessus d'une zone désertique, le « terrain de jeu » favori de l'AV-8BII+ depuis bientôt 30 ans. Ce cliché permet d'apprécier les monumentales entrées d'air du puissant et volumineux réacteur Rolls-Royce « Pegasus » 105.





Roulage verrière ouverte, pour ce « Harrier » AV-8BII+ de l'USMC, lors d'un exercice à Nellis AFB, Nevada.

Rare, mais remarquable décollage vertical d'un « Harrier » AV-8BII+ de l'Armada espagnole, très peu chargé, depuis le pont d'envol du porte-avions Principe de Asturias



Missions opérationnelles du McDonnell Douglas/BA « Harrier » II AV8 (et AV-8B II+) :

- **Falklands War** : guerre des Malouines = 20 victoires aériennes des « Sea Harrier » britanniques, depuis les porte-avions HMS Invincible et HMS Hermes, contre des appareils argentins de tous types (Mirage III, Eten-dard, Skyhawk, Hercules, divers hélicoptères) pour 2 pertes, par DCA adverse.
- **Belize** : maintien d'un flight permanent de 6 « Harrier » de la RAF, de 1980 à 1993, afin d'assurer la protec-tion de cette ancienne colonie britannique, contre une possible invasion par le Guatemala.
- **Operation Desert Storm** : première guerre du golfe (GW1) = 86 avions engagés, 5 perdus au combat
- **Operations Flash, Tempest & Allied Force** : guerres d'ex-Yougoslavie et du Kosovo
- **Operations Allied Justice & Enduring Freedom** : Afghanistan = 6 avions perdus (au sol, lors d'une attaque de leur base de déploiement)
- **Operation Iraqi Freedom (GW2)**
- **Operation Harmattan/Odyssey Dawn en Lybie (2011)**

PAR CNE (R) OLIVIER D

DISTINCTIONS

Attribution de la Médaille de la Défense Nationale, échelon Or

Adjudant-chef® Didier R. / CIIRAA / agrafe Armée de l'Air

Attribution de la Médaille de la Défense Nationale, échelon Argent

Capitaine® Frédéric F. / GSBdD/ agrafe Service du Commissariat des Armées

Lieutenant® Yoann S. / CIIRAA / agrafe Armée de l'Air

Tableau d'avancement

Promu Colonel ®

Le Lieutenant-colonel ® Serge B.

Promu Commandant ®

Le Capitaine ® Alphonse C.

Promu Lieutenant ®

Le Sous-lieutenant ® Thierry L.

Le Sous-lieutenant ® Laurent P.

Promu Major ®

l'Adjudant-chef ® Denis B.



AGENDA

"SAVE THE DATE"



22/02/21 au 03/01/22

Renforts filtrage en ZEJ (Fort du Mont-Verdun) pour 44 périodes d'une semaine, cumulables. Le BSI recherche des volontaires (AVT->SGC) tir à jour (moins de 6 semaines) particulièrement durant les périodes de vacances scolaires.

06/03/21	08/03/2021 au 12/03/2021	29/03/2021 au 30/03/2021
Examens écrits AFMBR et FMBOR	Exercice BASEX. Le CIIRAA recherche des volontaires pour plastronage.	Exercice ELEO (incendie ouvrage enterré, avec moyens d'évacuation terrestres et aériens civils et militaires). Le CIIRAA recherche 15 volontaires pour simulation blessés graves, disponibles impérativement les 2 jours.
11/04/2021 au 23/04/2021	13/04/2021 au 15/04/2021	
PMIP-DN. Le CIIRAA recherche des volontaires pour encadrement de proximité.	Formation Techniques d'Autodéfense 2 (TAD2) au CIIRAA. Des places sont ouvertes aussi aux Réservistes n'ayant pas suivi la TAD1.	

NOTE : les volontaires ou candidats aux activités ci-dessus devront contacter le CIIRAA (adresse fonctionnelle ba942-CIIRAA.courrier.fct@intradef.gouv.fr). Si hébergement nécessaire (impératif pour renforts ZEJ : recommandé pour BASEX et ELEO) les Réservistes devront contacter le Service hébergement au 04.78.14.66.65 ET mail de confirmation à : gsgbdd-lnm-ant-mont-verdun-hebergement.resp.fct@intradef.gouv.fr





Newsletter mensuelle du CIIRAA
Directeur de la rédaction : COL ALLAIN
Publication, Création : CELLULE COMMUNICATION DU CIIRAA CA.942