

”

Une base aérienne au cœur de l'actualité

“



SOMMAIRE

- Dialoguer et échanger
- Parcours d'un jeune pilote
- La météo, un gage de sécurité
- Opération Résilience 



Fabrice ALBRECHT
Commandant la Base aérienne 107

EDITO

Ce nouveau numéro d'Inforiverains intervient dans un contexte sanitaire toujours incertain. Il est néanmoins l'occasion d'aborder l'action qui a été portée par la base aérienne 107 au profit des victimes de la COVID-19. J'ai souhaité que nous puissions vous livrer le témoignage de notre personnel engagé au plus près des opérations de transport de patients. Ces missions ont été réalisées grâce à des aviateurs compétents, qualifiés et dévoués. Par leur témoignage et ces quelques lignes, j'ai souhaité saluer leur engagement et le partager. Ce numéro est également l'occasion d'aborder le partage, celui du ciel et de ses caprices, mais aussi le dialogue qui se construit avec nos voisins.



LES QUESTIONS
DES RIVERAINS
FONT L'OBJET
D'UNE ATTENTION
PARTICULIÈRE



Dialoguer et échanger

La base aérienne 107 héberge plus d'une quarantaine d'avions et d'hélicoptères effectuant quotidiennement des vols opérationnels ou d'entraînement.

Comme souvent, cette activité génère crainte et nuisance. Pour répondre aux questionnements de la population, la base aérienne 107 a mis en place, en concertation avec les acteurs du territoire, un système de prise en compte des demandes d'information.

Les questions des riverains font l'objet d'une attention particulière. Cette prise en compte locale fait également l'objet d'un suivi national assuré par le commandement de la défense aérienne et des opérations aériennes (CDAOA). « Elle vise à caractériser les gênes sonores tout en s'assurant de la bonne application des

réglementations aériennes civiles et militaires en vigueur », précise le lieutenant-colonel Denis, responsable de la plateforme aéronautique.

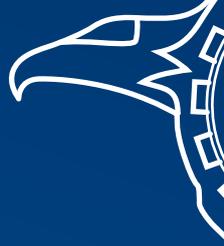
Si la remontée d'information est capitale, l'échange avec les principaux acteurs, les mairies, les communautés d'agglomérations et les associations demeure la clé du dialogue et de la compréhension. Ainsi une à deux fois par an, la base aérienne présente le bilan de l'activité de la plateforme et la synthèse des demandes d'information reçues tout au long de l'année.

« *Ce dialogue permet de concilier les missions confiées aux aviateurs et de préciser la façon dont elles sont réalisées, à savoir en sécurité* », résume le lieutenant-colonel Denis.





en chiffres



Parcours d'un jeune pilote

Le capitaine Vincent, adjoint chef pilotes de l'escadron d'hélicoptères 3.67 « Paris », explique la formation et les exigences de qualification tout au long d'une carrière.

Quelles sont les étapes du parcours d'un pilote, notamment en volumes d'heures de vol ?

En moyenne, on estime qu'un jeune pilote doit faire 200 heures de vol/an. En phase I, le pilote vole uniquement avec un moniteur, pour un total de 40h de vol. Il apprend les procédures de secours propres à la base, simule par exemple des pannes moteur, et se familiarise avec une région particulièrement dense. Vol aux instruments, vols de nuit, initiation au treuil, navigation à basse et moyenne altitude sont au programme. En phase II, le pilote peut également voler avec les commandants de bord et justifie de 6 mois

de présence. La qualification de copilote ouvre droit à des missions d'interception ou de recherche et sauvetage. Il effectue des vols de treuillage de jour et de nuit pour obtenir la qualification de sauvetage aéroterrestre et peut prétendre à être pilote d'alerte.

De subordonné de l'équipage, le commandant de bord devient supérieur en termes de responsabilité, ce qui implique un volume d'heures de vol pour valider cette qualification. Ultime étape proposée, la qualification de moniteur implique une centaine d'heures sur machine. De manière générale, tout pilote a besoin de s'exercer

régulièrement pour conserver ses qualifications.

Quelle est la particularité du vol de nuit ?

Les vols de nuit sont plus compliqués, aussi bien techniquement que physiologiquement. Ils demandent une fréquence de travail plus importante. Pour la seule qualification JVN (jumelles de vision nocturne), un atterrissage ou décollage tous les 30 jours est requis. L'interception de nuit avec deux machines est beaucoup plus technique. Pour les JVN, il faut imaginer 2 écrans devant les yeux, ce qui induit une plus grande fatigue oculaire.

327
hectares
dédiés à l'aéronautique

2600
militaires
et civils

80
métiers
et spécialités

62
postes
à pourvoir



”
LES VOLS DE NUIT SONT PLUS COMPLIQUÉS, AUSSI BIEN TECHNIQUEMENT QUE PHYSIOLOGIQUEMENT

La météo, un gage de sécurité



Préparer les aviateurs pour effectuer leurs missions sur le territoire national ou à l'extérieur nécessite de connaître le ciel et ses caprices.

C'est le rôle de l'adjudant A. Météorologue, observateur et prévisionniste, il communique aux aviateurs la visibilité, le vent ou encore l'altitude des nuages.

« *Le danger, avec le ciel, c'est qu'il peut provoquer une perte de visibilité, jouer sur l'aérodynamisme du fuselage, des hélices ou des pâles* », explique l'adjudant. Certains phénomènes influent sur les missions. Un plafond bas restreindra l'activité au regard des minima d'emploi des aéronefs.

La météorologie aéronautique s'avère être une présentation complète des conditions climatiques et celle de la base aérienne 107 prend en compte le territoire dans lequel elle s'inscrit. L'adjudant précise : « *la base est sur un plateau et sous l'influence des vallées de la Bièvres et de la Seine. Même en l'absence de phénomènes dangereux, la pollution influe sur la visibilité. Le vol aux instruments est une aide précieuse en cas de situation météo à risque pour l'aéronautique.* »

”
CERTAINS
PHÉNOMÈNES
INFLUENT SUR LES
MISSIONS

Base aérienne 107
Sous-lieutenant « René Dorme »
Route de Cisy
78140 Vélizy-Villacoublay

Chef de cabinet chargé des relations
avec les riverains

Tél : 01.45.07.30.30

@arméedelair



OPÉRATION RÉSILIENCE

Lancée le 25 mars 2020, l'opération « Résilience » constitue la contribution des armées à l'engagement interministériel contre la propagation de la COVID-19.

Pour la base aérienne 107, il s'agissait surtout d'accueillir les avions et hélicoptères de l'armée de l'air en charge du transport des patients vers les hôpitaux de province. L'embarquement des patients s'effectuait à Orly, tandis que la désinfection des aéronefs, des équipages et du personnel soignant était organisé sur la base aérienne 107.



L'épidémie continue, Résilience aussi. Caisses de matériel médical et fret transitent toujours par la base aérienne 107.



”

Tous les contrôleurs aériens ont eu ce sentiment du devoir accompli, de réaliser une mission pour le bien de tous. C'était intense, de jour comme de nuit. Nous avons permis aux aéronefs de l'armée de l'air, de la sécurité civile, du SAMU et de la police de circuler dans l'espace aérien de Villacoublay.

“

Sergent-chef Baptiste,
contrôleur aérien



”

L'escadron a eu la fierté d'aider les autres, de se sentir utile face à la crise sanitaire. Les pompiers de l'air de la BA 107, renforcés par trois autres bases aériennes, ont travaillé ensemble pour mettre en place une importante chaîne de désinfection et ainsi durer dans l'opération. C'était notre défi.

“

Lieutenant Melissa,
pompier de l'air



”

L'escadrille aéro-sanitaire que je commande est sur la base aérienne 107. Pour mon unité, le principal enjeu, au-delà de la survie des patients, était de préserver les équipes de la COVID-19 pour assurer toutes les missions au profit de la population française comme le rapatriement des militaires en opération extérieure. Nous avons fait face.

“

Médecin en chef Marilyn



B A S E A É R I E N N E

Sous-lieutenant René Dorme

