

Cambr'Air

Le magazine de la Base Aérienne de Cambrai

- Tigres et donjon
- L'EDSA sur les Champs-Élysées
- Les jeunes ont de la réserve



CAMBR'AIR N°3 • OCTOBRE 2003

SPECIAL NATO TIGER MEET 2003
Meeting National de l'Air



La Vie Claire

Naturel et biologique

Bernard CHOPIN

Pains

Fruits et légumes

Produits laitiers

Spécialités au soja

Volailles

Charcuterie

Epicerie

Compléments alimentaires

4 rue d'Alger - 59400 CAMBRAI
Tél. : 03.27.81.28.65 - Fax : 03.27.79.77.04

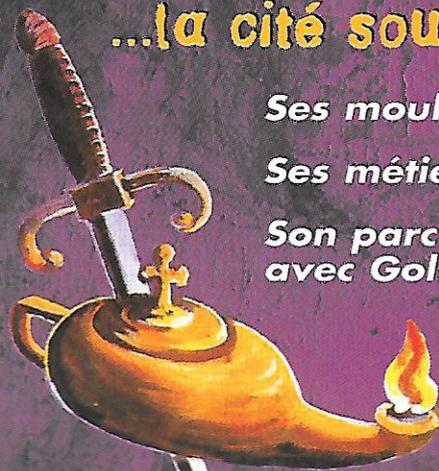
Maours

...la cité souterraine

Ses moulins

Ses métiers d'hier

*Son parc de 12^{ha}
avec Golf miniature*



Entre Amiens et Doullens
03 22 93 71 78
www.grottesdenaours.com

1€ de réduction sur présentation de cette publicité

I M P R I M E R I E

DANQUIGNY



IMPRESSIION

DE 1 À 4 COULEURS

*Notre obsession :
la qualité !*

VILLAGE D'ENTREPRISES

15, rue du 4^{ème} Cuirassiers - B.P. 71 - 59402 CAMBRAI Cedex
Tél. : 03 27 83 11 33 - Fax : 03 27 83 50 72

Sommaire



Edito

Le mot du Commandant de la Base p. 1

NATO Tiger Meet 2003

Entre opérations et traditions p. 4 et 5

Les Tigrés du «Cambrésis» p. 6

Rencontre avec le Lieutenant-Colonel Piccirillo p. 7 et 8

Les Tigres étrangers p. 12

«Spotter», vous avez dit spotter ? p. 13



Meeting national de l'air

8 juin 2003 : Journée festive p. 14

Le meeting en images p. 15 et 17



Les autres faits marquants de la BA 103

Tigres et donjon p. 18

L'EDSA sur les Champs-Élysées p. 19

Les jeunes ont de la réserve p. 20

Rétrospective p. 20

Prochainement le 50^{ème} anniversaire de la BA 103...

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Colonel Jean-Marc LAURENT
Commandant de la Base aérienne 103

RÉDACTION
Joël BERTIN
Lieutenant Anne EECKHOUT

ONT PARTICIPÉ À CE NUMÉRO
Capitaine JORDAN

CRÉDIT PHOTOS
Service photo Base / © SIRPA AIR
Couverture : Anthony JEULAND

MAQUETTE/CONCEPTION GRAPHIQUE
Lieutenant Anne EECKHOUT
Joël BERTIN
FORUM COMMUNICATION

PUBLICITÉ
FORUM COMMUNICATION
Z.I. Cantimpré - Av. de l'Europe
BP 14 - 59401 CAMBRAI Cedex
M. Gérard LAURENT
03.27.74.97.00

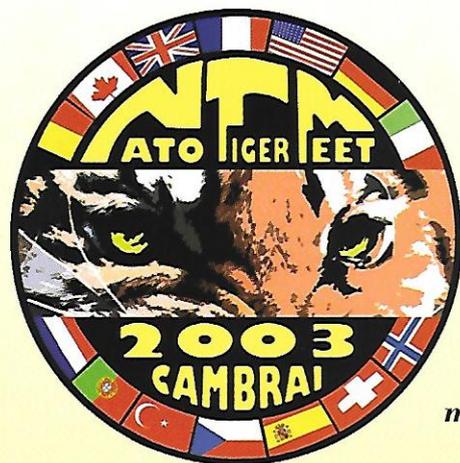
IMPRESSION
Imprimerie DANQUIGNY

TIRAGE
2000 exemplaires

DÉPÔT LÉGAL
4^{ème} Trimestre
2003

N°3

OCTOBRE 2003



Malgré les récents conflits et les rumeurs d'annulation, le Tiger Meet 2003 a bien eu lieu et les escadrons Tigres ont une nouvelle fois suivi des entraînements communs. Cette année, c'est la Base Aérienne 103 qui a pu s'enorgueillir d'organiser la prestigieuse rencontre. Bien que l'exercice soit annuel, la France n'a accueilli les Tigres que six fois seulement depuis 1961. Du 2 au 9 juin 2003, 17 nations de l'OTAN ont tendu vers des buts identiques : le développement de l'interopérabilité entre les escadrons et le resserrement des liens. Une semaine au cours de laquelle missions opérationnelles ont alterné avec manifestations conviviales.

Des machines et des hommes

Effervescence sur la base. F-16 belges, turcs et norvégiens à l'atterrissage. Au loin, on apercevait déjà les Tornado allemands et les F-18 suisses. Nouvel atterrissage. Le Mi-24, hélicoptère de combat tchèque, ainsi que le Puma britannique ne se trouvaient plus qu'à quelques pieds du sol. Les sensations étaient au rendez-vous. Rejoints par un hélicoptère Cougar, des Mirage F-1 et 2000 (Mont-de-Marsan), un Super Etendard (Landivisiau) et un Alphajet portugais, le cercle des privilégiés était alors au complet.

Le Mirage 2000 C de l'escadron de chasse 01.012 «Cambrésis», peint tout spécialement aux couleurs du tigre et resté bien caché jusqu'au jour J, sortait enfin de sa tanière pour révéler son pelage.

Au prix de nombreux efforts, d'organisation surtout, le grand jour était enfin arrivé. Ce n'était pas moins de 40 aéronefs à entretenir et 700 personnes à gérer, comprenant pilotes et personnels mécaniciens, venus de 17 pays différents. Au lendemain de la cérémonie d'ouverture marquée par la levée des drapeaux et la fameuse tradition du «Dead bug», étrange pratique qui consiste à se rouler sur le sol tel une mouche morte, l'exercice pouvait alors débiter. Tiger, Tiger, Tiger, prononcèrent à haute voix les participants !

Dès lors, c'est une nouvelle toile qui se dessinait. Dans un vacarme assourdissant, les décollages s'enchaînaient. La destination : un théâtre d'opération quelque part dans le Nord de la France. La combinaison des avions de combat et des hélicoptères donnait l'impression d'un film d'action. Un scénario pourtant bien réel et sérieux, où les acteurs devaient maîtriser le stress occasionné par les opérations. Effectivement, entre briefings, vols et débriefings à répétition, le rythme était effréné et la distraction n'était pas de mise pour les pilotes. Heureusement, les équipages ont pu décompresser lors de soirées à thèmes organisées pour l'événement.

A l'issue de l'exercice tant éprouvant pour les pilotes que pour le personnel mobilisé, des prix furent décernés après les votes des membres à bulletins secrets. Le Tigre d'argent, trophée suprême attribué selon l'ensemble du mérite durant



Le tigré du 01.012 «Cambrésis» (voir poster)

l'exercice au complet, a été remporté par la 31^{ème} escadrille belge équipée de F-16. Quant au No 230 Squadron de la RAF (hélicoptères Puma), il s'est vu remettre le trophée du «best flying squadron» pour la réalisation des meilleures performances en vol. Le prix du plus bel avion décoré, a lui été gagné par l'escadron «Cambrésis». Enfin, des récompenses ont été également remises pour les plus beaux uniformes à l'effigie du tigre ou encore à la suite des Tiger Games organisés entre les équipages.

Un exercice grandeur nature

Il s'agissait de simuler une campagne aérienne imitant le contexte réel d'une intervention de grande envergure comme celle en Irak ou au Kosovo. Presque toutes les capacités aériennes étaient réunies : des avions de supériorité aérienne (Mirage 2000-5), de suppression de défenses sol-air (Tornado ECR), d'attaque (Super Etendard, F-16 et Tornado IDS), de reconnaissance (Tornado), de détection aéroportée (Awacs) et de SAR de combat (Mi-17, Puma et EC 725 Cougar).

L'exercice «Cambrésis 2003» a nécessité un effort important de coordination car une quarantaine d'aéronefs ont volé ensemble ! Les missions consistaient en la pénétration de lignes ennemies et en la destruction d'objectifs stratégiques. Au programme : vols le matin à plusieurs appareils, et vols l'après-midi avec tous les types d'aéronefs. Ces missions, très riches et complexes sur le plan opérationnel, portent le nom de COMAO (Combined Air operations), l'OTAN en étant à l'origine. Chacun a tenté d'optimiser ses capacités lors des différents combats qui opposaient les Tigres à des

forces rouges, représentées par les EC 01.002 et 02.002 de Dijon ou les EC 01.005 et 02.005 d'Orange. Et la nouveauté : la restitution en temps réel des vols sur grand écran grâce au système Otaris.

Une association en constante évolution

L'association fonctionne avec 4 membres permanents dont fait partie l'EC 01.012 représenté par son commandant, le Lieutenant-colonel Piccirillo (Cf. interview p. 7). Ces derniers déterminent le fonctionnement, les statuts et les objectifs de l'exercice à venir. L'attribution des sièges évolue en fonction de l'escadron qui a remporté l'année précédente le titre de «best flying squadron». Actuellement, l'association compte 18 membres de droit et 8 membres honoraires. Les nouveaux entrants, membres probatoires ou observateurs invités, préparent un dossier sur lequel statuent les membres permanents. Ensuite, l'escadron candidat doit faire la preuve de ses capacités durant 2 ans pour devenir définitivement membre de droit. A noter cette année la présence de la Suisse ou encore de la Norvège qui est passée du statut de membre probatoire à celui de membre permanent.

Aujourd'hui, 30 escadrons issus de 17 nations sont parties intégrantes de la communauté des Tigres. Ce sont notamment la France, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas, les Etats-Unis, le Royaume-Uni, mais aussi le Canada, la Norvège, l'Espagne, l'Italie, la Tchéquie et demain peut-être la Slovaquie ou l'Inde pour ne pas tous les énumérer ●

Entre Opérations et Traditions



«Open Flag» :
levée des drapeaux lors
de la cérémonie d'ouverture

Ah, les traditions !
«Dead bug» pendant
la cérémonie d'ouverture.

Mirage 2000 EC 5/330
«Côte d'argent»
(Mont de Marsan)

Super Etendard de la Flotille 11F
(Landivisiau), membre du Tiger Meet
depuis 1979.

Alors, prêt pour le prochain Tiger Meet ? Le rendez-vous est fixé en 2004 à Jagel en Allemagne.

Les Tigres du NATO TIGER MEET 2003

Unités	Bases	Pays	Equipements	NTM 2003	«Cambresis 03»
MEMBRES DE DROIT					
AG-51	Schleswig-Jagel	Allemagne	Tornado IDS	Oui	Oui
321 Staffel/JBG 32	Lechtfeld	Allemagne	Tornado ECR	Oui	Oui
31° Escadrille/10° Wing	Kleine Brogel	Belgique	F-16 A/B MLU	Oui	Oui
439 Squadron	Bagotville	Canada	CH-146		
142 Escuadron	Albacete	Espagne	Mirage F1BE/M	Oui	
79th FS/20th Wing	Shaw	Etats-Unis	F-16 C/D		
494th FS/48th Wing	Lakenheath	Etats-Unis	F-15E		
EC 1/12 « Cambresis »	Cambrai	France	Mirage 2000 B/C RDI	Oui	Oui
EC 5/330 « Côte d'Argent »	Mont-de-Marsan	France	Mirage F1/2000/Alphajet/Cougar	Oui	Oui
Flotille 11F	Landivisiau	France	Super Etendard	Oui	Oui
313 Squadron	Twenthe	Hollande	F-16A/B MLU		
12° Gruppo/36° Stormo	Gioia del Colle	Italie	Tornado F3	Oui	
Skv 338	Orland	Norvège	F-16 AM/BM	Oui	Oui
Esquadra 301	Beja	Portugal	Alpha Jet	Oui	Oui
331 LtBvR	Prerov	Rep. Tchèque	Mi-24V/D/DU (+ Mi-17)	Oui	Oui
No 230 Squadron	Aldergrove	Royaume-Uni	Puma HC.1	Oui	Oui
814 NAS	Cúdrose	Royaume-Uni	Merlin MK.1	Oui	
192 Filo	Balikesir	Turquie	F-16C/D	Oui	Oui
MEMBRES HONORAIRES					
391st FS/366th Wing	Mountain-Home	Etats-Unis	F-15 E		
VP-8 NAS	Brunswick	Etats-Unis	P-3C		
393rd BS/509 BW	Whiteman	Etats-Unis	B-2A		
141st ARS/108th ARW	McGuire	Etats-Unis	KC-135E		
37th BS/28th BW	Ellsworth	Etats-Unis	B-1B		
120th FS/140th Wing	Buckley	Etats-Unis	F-16C/D	Oui	
41 SLt	Caslav	Rép. Tchèque	Mig-21 MF/UM, L-159A	Oui	
11 Staffel	Dübendorf	Suisse	F/A-18	Oui	Oui
MEMBRES PROBATOIRES					
155° Gruppo/50° Stormo	Piacenza	Italie	Tornado ECR		
Nato AEW Force	Geilenkirchen	Otan	E-3A Sentry	Oui	Oui
OBSERVATEURS INVITES					
3° RHC/1re EHA	Etain	France	Gazelle SA 342M1 Viviane	Oui	
1 Squadron	Gwalior	Inde	Mirage 2000H/TH	Oui	
1 SLt	Sliac	Slovaquie	Mig-29A/UM	Oui	

Les Tigrés du «Cambrésis»

Déjà plus de 40 ans d'existence «Tiger Meetéenne» et toujours autant de succès pour le traditionnel exercice OTAN. Certes, la famille des tigres s'est bien agrandie, les machines ont évolué et les opérations se sont complexifiées depuis 1961. Mais l'essence même de la communauté, cet esprit fraternel qui anime les rencontres, ne s'est pas érodé au fil du temps. Mieux encore, il s'est renforcé. Et la BA 103 dans l'histoire ? Elle organisait cette année son sixième Tiger Meet. Petit rappel historique pour ceux qui avaient oublié les dates.

Tiger Meet : retour aux sources

C'est en 1959 que l'association des tigres de l'OTAN a pris son envol, sous l'égide de l'ancien Ministre français de la Défense, M. Pierre Messmer, qui désirait favoriser les relations des escadrons de l'OTAN, et plus particulièrement les relations diplomatiques entre la France et les Etats-Unis. Le 79th TFS (Tactical Fighter Squadron) de l'USAFE (US Air Force Europe) accueillit l'idée à «ailes ouvertes» en invitant le 19 juillet 1961 à Woodbridge en Angleterre, l'escadron de chasse «Cambrésis» 01.012 de la Base aérienne de Cambrai et le No. 74 Squadron de la Royal Air Force. Le succès de cette rencontre étant, il fut décidé de poursuivre cet exercice chaque année. Ainsi, 8 escadrons venus de 6 nations se rencontrèrent à nouveau dès 1962 à Woodbridge.



Premier Tiger Meet à Woodbridge devant un Super-Mystère B2 du 01.012

Les buts fixés lors de cette deuxième rencontre demeurent aujourd'hui encore d'actualité : la solidarité entre les membres de l'OTAN, l'esprit d'équipe et de camaraderie entre les participants, mais aussi et surtout l'échange d'expérience, le travail en commun basés sur des objectifs militaires de l'OTAN.

Le dénominateur commun de ces escadrons : les fameuses héraldiques en forme de tigre. Le tigre représente la force, la vitesse et l'habileté à la chasse. Ainsi, la coutume veut qu'un avion de chaque escadron soit peint aux couleurs du tigre pour l'occasion. En raison de l'évolution du contexte géopolitique au début des années 1990, la communauté des Tigres s'est ouverte aux pays de l'Est. L'apparition de la République tchèque ou de la Slovaquie en est l'exemple. Les thèmes de scénarios et de tactique ont en parallèle évolué ●



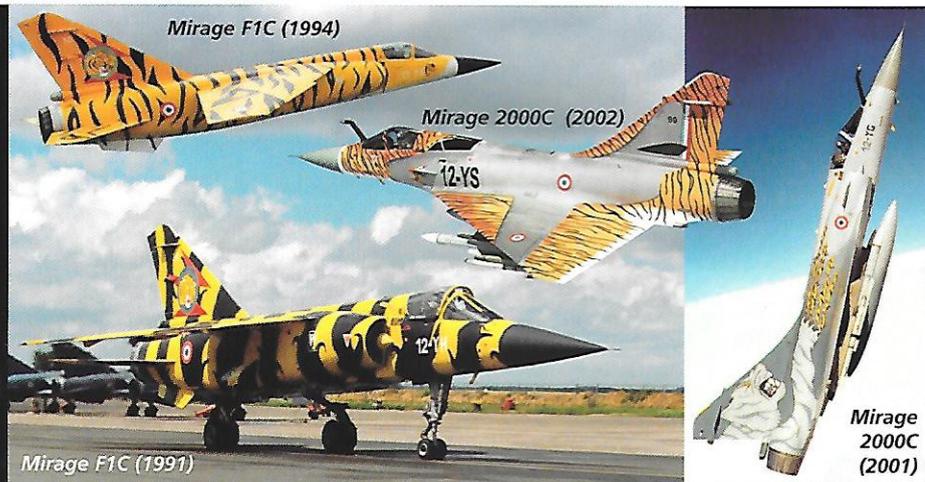
SMB2 (1964). Apparu dès 1961, il s'agit à l'époque d'un nouvel intercepteur supersonique.



SMB2 (1977) dont la BA 103 fut dotée jusque cette même année.



Mirage F1C (1979). Un an après, il est amélioré, avec un nouveau calculateur, la modernisation du radar Cyrano IV et l'apparition du missile 530.



Mirage F1C (1994)

Mirage 2000C (2002)

Mirage F1C (1991)

Mirage 2000C (2001)

Tiger Meet à Cambrai : ni le premier, ni le dernier...

Équipé à l'époque de Super Mystère B2, l'escadron 01.012 recevait pour la première fois à domicile ses frères tigres en 1964. La BA 103 aura dû attendre 8 années pour organiser la rencontre suivante. En 1972 donc, étaient présentes les forces canadiennes, allemandes, belges et italiennes. Seule tête d'affiche manquante pour cause de dissolution : le 74th Ring de la RAF. Malgré la crise pétrolière qui freinait l'activité aérienne à l'époque, le Tiger Meet de 1979 a pu se dérouler une nouvelle fois à Cambrai. Le Mirage F1C était à cette date l'un des rares avions décorés. Les premiers Mirage 2000C firent leur apparition au sein de l'escadron Cambrésis dès 1992 et les pilotes remportèrent leur premier Tigre d'argent l'année suivante à Albacète en Espagne. Quant aux dernières rencontres de la BA 103, elle se déroulèrent en 1986 et en 1994.

En 2001 à Kleine Brogel (Belgique), les décorations étaient devenues plus élaborées et l'escadron remportait son deuxième Tigre d'argent. Les avions peints de cette année ont également fait preuve d'originalité. Les drapeaux des pays participants, peints sur les ailes du Mirage 2000C, avaient une valeur fortement symbolique et n'ont pas manqué de rappeler les liens tissés entre les nations participantes. Ah, vivement le prochain !

Lieutenant-Colonel Piccirillo,
commandant de l'EC 01.012

ET CHEF D'ORCHESTRE DE CET EXERCICE MAJEUR

Lcl Piccirillo
après un vol
éprouvant



A l'occasion du Tiger Meet 2003, le Lieutenant-Colonel Piccirillo, bien que très occupé pendant cette semaine mémorable, a pris le temps de répondre à nos questions. Rencontre avec le personnage clé de cet événement.

Cambr'Air - En tant que chef d'escadron, quelle approche avez-vous eu en terme de préparation d'un exercice de telle ampleur ?

Lcl P. - Pour définir l'approche à adopter, il faut tout d'abord bien connaître l'historique du NATO Tiger Meet (NTM). [...] La première rencontre en 1961 à Woodbridge, avait pour finalité de rassembler la France, les Etats-Unis et l'Angleterre. Sur un fond diplomatique, il s'agissait avant tout d'une rencontre entre les hommes. A l'époque, il n'y avait pas de véritables notions opérationnelles. Depuis, le concept d'origine a beaucoup évolué. Le NTM est désormais un exercice opérationnel d'envergure au même titre que ceux pratiqués en Outre-atlantique comme Red Flag ou le TLP. Cette rencontre comprend donc deux grands pôles : les opérations et les traditions. Dès lors, la difficulté réside dans le fait que l'on touche à de nombreux domaines. Tout d'abord la partie opérationnelle complexe, mais aussi les aspects juridiques, que ce soit national ou international, ou encore les traditions chargées d'histoire, qui créent de nombreuses activités annexes. Partant de là, l'approche en tant que chef d'escadron consiste dans un premier temps à s'inspirer des expériences précédentes, et se dire qu'il faut faire mieux. Il s'agit ensuite de répartir l'exercice en secteurs auxquels on attribue des responsables spécialistes pour chaque. Pour exemple, le Lieutenant-Colonel Ramseyer, commandant en second du 01.012, était responsable de la partie opérationnelle.

Cambr'Air - Votre rôle pendant le NTM était-il donc de coordonner toute l'activité ?

Lcl P. - Oui, mais pas uniquement. De par mon implication, mon rôle dépassait celui du simple coordinateur. Il fallait donner les lignes directrices, définir le ton, l'orientation de l'exercice et fixer les objectifs pour le réaliser. En ce sens, l'aspect managérial a joué un rôle primordial. J'ai également géré les relations

extérieures avec les escadrons étrangers ou encore les organismes externes comme le CDAOA (Commandement de Défense Aérienne et des Opérations Aériennes), l'Etat-major etc. Enfin, il a fallu apporter des solutions pour les nombreux impondérables survenus avant et pendant l'exercice.

Cambr'Air - En tant que pilote et commandant d'escadron, en quoi le NTM est-il exceptionnel dans votre carrière ?

Lcl P. - Celui-ci est exceptionnel pour trois raisons. D'abord, seulement 6 Tiger Meet ont été organisés en France depuis 1961, le dernier datant de 1994. Tout le monde n'a donc pas la chance d'organiser un NTM en France.

Ensuite, le contexte actuel en terme de juridiction internationale et de réglementation opérationnelle est devenu tel, que l'organisation elle-même était un véritable challenge personnel que j'ai relevé avec enthousiasme. Enfin, tous les autres escadrons du monde rêveraient d'organiser un Tiger meet ! C'est un événement tellement unique, prestigieux et valorisant, que cela représente en soi quelque chose que tout chef d'escadron et pilote aimerait réaliser au moins une fois dans sa carrière.

Cambr'Air - Jugez-vous le déroulement de l'exercice satisfaisant ?

Lcl P. - Extrêmement satisfaisant. Cela a été un succès à tous les points de vue, particulièrement sur le plan opérationnel. Il a été l'exercice le plus complet monté jusqu'à présent, que ce soit en terme de participation et d'environnement, en terme de coordination de zone et de simulation de la menace. Faire voler 17 nations différentes en même temps est un réel exploit unique en son genre.

Quant aux traditions, le bilan est très positif. Nous sommes parvenus à faire évoluer les statuts. Cette année, le 01.012, par mon intermédiaire, présidait le Conseil. Nous avons réussi à intégrer nos amis les Suisses, qui jusqu'à présent ne pouvaient participer en raison de la position spéciale qu'ils occupent sur la scène internationale (non membre de l'OTAN). Nous avons également pu intégrer les Indiens et les Slovaques comme membres honoraires.

Cambr'Air - Comme pour tout exercice, les vols donnent lieu à des briefings/debriefings ? Sont-ils singulièrement différents de ceux pratiqués habituellement ?

Lcl P. - Oui, très différent. Tout d'abord au sens quantitatif, car ce sont une quarantaine d'avions, toutes capacités confondues, qui volent ensemble. Il s'agit de capacité air defence, air-sol, avec utilisation de laser moderne (« Recce »), de brouillage/anti-brouillage etc. Alors qu'au quotidien, on ne peut approcher que très rarement toutes ces capacités. Et au sens qualitatif, cela a été fantastique. On s'entraînait à travailler tous ensemble. Les débriefings avaient un caractère unique, car une restitution en temps réel des trajectoires des avions était diffusée en salle de conférence. On voyait les 40 aéronefs évoluer en entendant les communications. Les personnes au sol pouvaient profiter du vol, observer les tactiques et les valider. Et au retour, toujours en grandeur réelle, les pilotes pouvaient à leur tour revivre l'ensemble du vol et valider les tirs. ►



Remise du Tigre d'argent à l'escadron belge.



Le mess des Tigres.



Tenue tigrée exigée pour le personnel !

Camb'r'Air – En visitant la salle des opérations nous avons pu constater que chaque équipage avait sa salle de préparation, y avait-il néanmoins des briefings ou débriefings communs avec les autres nations ? Quelle est l'approche interculturelle ?

Lcl P. - Pour travailler entre nations, nous avons appliqué d'une manière générale toutes les procédures OTAN. A partir d'un standard commun, celles-ci définissent la langue, l'anglais en l'occurrence, le langage et le vocabulaire à utiliser, les procédures pour utiliser tel ou tel avion, etc.

Ensuite, pour entrer dans le détail de la communication, nous apprenons une méthode propre à l'Europe, appelée TLP (Tactical Leadership Program). La grande majorité des pays européens l'utilise ; c'est une sorte de bible qui permet de travailler ensemble et qui se perfectionne chaque année, notamment grâce au NTM . En ce sens, le TLP nous a permis d'éviter tous les écueils se rapportant à la langue, aux méthodes d'entraînement et de capacités différentes.

Camb'r'Air - Sur le plan relationnel, dans quelle mesure le Tiger Meet participe-t-il au renforcement des liens d'amitié entre les nations participantes ?

Lcl P. - Depuis 1961, des gens se réunissent chaque année lors des Tiger Meets ou mini Tiger Meets, soit deux ou trois rencontres par an. Nous partageons des valeurs communes et des liens fraternels se créent naturellement. On travaille beaucoup mieux quand on se connaît personnellement. Et cela perdure dans le temps. En ce qui me concerne, je participais pour la deuxième fois à un Tiger Meet et je connaissais déjà 50% des personnes présentes.

Camb'r'Air - Le Tiger Meet, ce sont les opérations mais aussi les traditions, pouvez-vous me dire quelques mots à ce sujet ?

Lcl P. - Il existe un livre de référence qui définit tous les statuts et les traditions. La première tradition, ce sont d'abord les statuts eux-mêmes : pourquoi se réunit-on, quels sont les objectifs, qui dirige, qui peut devenir membre ? Ainsi, les membres dirigeants font partis du Tiger Council, au sein duquel le 01.012 occupe un siège permanent. Les autres membres sont «full members», «promotional members» ou encore «honorary members», avec des règles intérieures susceptibles d'évoluer. Les traditions permettent, au travers des liens créés, d'être encore plus fort dans les airs. Nous suivons des règles de

comportement relativement strictes tout en conservant un caractère décontracté. Nous portons des signes de reconnaissance identiques tels que des écharpes aux couleurs du tigre, des patches, et ce sur fond de devise commune : «hard to be humble» («difficile de rester humble», ndlr). Durant le NTM, nous vivons en fait comme dans un grand escadron.

Camb'r'Air - Est-ce que les traditions sont fixes, ou peut-on en «inventer» de nouvelles ?

Lcl P. - De nombreuses choses sont fixées. C'est la raison pour laquelle les échanges ont duré dans le temps. Par exemple, le tigre d'argent et le tigre de bronze (pour celui qui organise) sont fixes.

Néanmoins, l'organisateur dispose d'une certaine liberté d'action pour pimenter les rencontres. Cette année, les trophées pour le plus bel avion peint ou la plus belle tenue étaient nouveaux. En outre, certaines habitudes non définies par les statuts, comme le trophée du «best flying squadron» ou les «Tiger games» (olympiades), sont reconduites chaque année.

Camb'r'Air - Quel est votre meilleur souvenir ?

Lcl P. - Mon meilleur souvenir : c'est l'OPEN Flag, la cérémonie d'ouverture de l'exercice. C'est édifiant de voir monter ces 18 drapeaux dont celui de l'OTAN au son des instruments jouant les hymnes nationaux des pays présents. A travers les cérémonies, le «ciment» qui liait les nations était véritablement perceptible ●

Olympiades inter-escadrons...





Lesot

- Electricité haute et basse tension
- Automatismes
- Régulation
- Vol - Incendie
- Environnement de l'ordinateur
- Groupe de secours
- Chauffage électrique - Ventilation
- Climatisation
- Eclairage Public
- Sonorisation - Signalisation

Siège social :
 19 rue René Cassin - B.P. 141
 Z.A. des Chemins Croisés
 62054 SAINT-LAURENT-BLANGY CEDEX
 Tél. : () 321 215 200
 Fax : () 321 215 201

Agences Nord :
 56 rue Pasteur
 59239 THUMERIES
 Tél. : () 320 904 000
 Fax : () 320 904 001

74 rue de Valenciennes
 59230 SAINT-AMAND-LES-EAUX
 Tél. : () 327 333 200
 Fax : () 327 337 201

Agence Pas-de-Calais :
 Rue Delbecque
 62660 BEUVRY
 Tél. : () 321 617 200
 Fax : () 321 617 201



L'INDUSTRIELLE DE CHAUFFAGE ENTREPRISE

Génie Climatique
 Thermique Industrielle
 Plomberie
 Electricité - Automatismes - GTC

Siège Social
 Immeuble ATLANTIC - 361, Avenue du Général de Gaulle
 92147 CLAMART CEDEX
 Tél. : 01.46.01.28.00 - Fax : 01.46.01.01.22

Agence Le Bourget
 6-8, Av. de la Division Leclerc - 93350 LE BOURGET
 Tél. : 01.48.37.91.22 - Fax : 01.48.37.20.53





TIGRES ETRANGERS...

do you speak English?



F 16 de la 31^e escadrille belge habitué au décors cambrésien de par ses nombreuses visites tout au long de l'année. A remporté cette année le fameux Tigre d'argent.

Of course ! Tous les pilotes parlent l'Anglais et c'est dans cette langue dite «opérationnelle» que l'un d'eux nous a confié ses impressions «d'ancien». Rencontre avec le Colonel Don Verhees, qui a débuté sa carrière de pilote en 1961 au sein de l'ancien escadron 393BS de l'USAF (forces américaines) et qui est aujourd'hui conseiller senior de l'association des tigres de l'OTAN.

Le savoir-faire d'un pionnier

Ce pilote retraité, âgé de 61 ans, n'en est pas à sa première expérience puisqu'il participait cette année pour la 21^{ème} fois à un Tiger Meet ! A la question : en quoi le Tiger Meet est-il quelque chose de particulier pour lui, il nous répond que le «NTM représente tout ce qu'il y a d'agréable dans la vie : les vols, les amis, les traditions, tout simplement profiter de la vie. Et tout ceci dans une atmosphère très professionnelle. De plus, ça me permet de rester jeune !»

Son meilleur souvenir, c'est lors de la cérémonie d'ouverture lorsqu'il réalisa que le NTM tant attendu commençait enfin. Selon ses mots et sans chauvinisme, l'organisation, le déroulement et le commandement ont été les meilleurs qu'il a pu voir jusqu'à présent. Bien que les opérations aient été parfois perturbées par des mauvaises conditions climatiques et qu'il n'ait pas volé, le Colonel nous confirme avoir assisté à plusieurs briefs et debriefs, où il a pu constater que les vols ont été productifs et que de bons résultats ont été atteints grâce aux enseignements tirés des missions. Le système Otaris, programme perfectionné de restitution des vols, a permis de procéder à des débriefings très complets et donc riches en enseignements.

Enfin, il nous a dit avoir été fortement impressionné par l'esprit de coopération qui a régné sur l'ensemble de la base qui a dans son ensemble contribué à la gestion de la logistique lourde de l'exercice ●



F 18 du 11 Staffel (Suisse). Devenu membre honoraire cette année. 1^{ère} participation au Tiger Meet cambrésien. Peut-être la décoration pour le prochain Tiger Meet ?



Alpha Jet de l'Esquadra 301 (Portugal). A participé au Tiger Meet 2002 avec la même robe. Les «Jaguars» volaient auparavant sur Fiat GR 91.



Tornado ECR du AG-51 (Allemagne), très photographié pendant le Tiger Meet!



Tornado IDS du 321 Staffel (Allemagne).



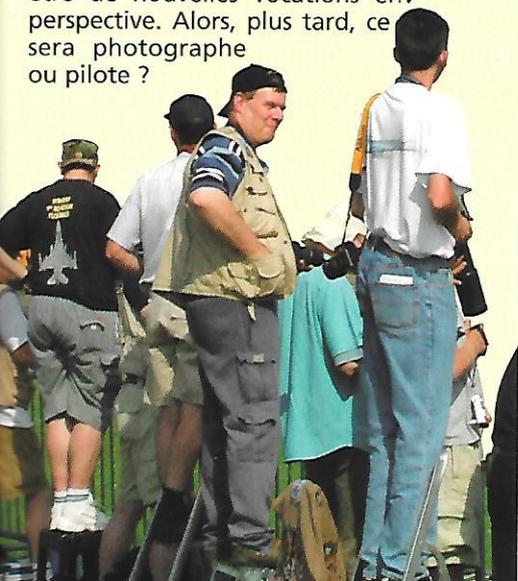
Puma HC-1 de la RAF. Vainqueur du trophée «best flying squadron».

A l'instar des bases aériennes des pays d'Europe du Nord, la BA 103 a organisé un spotter's day lors de la rencontre des tigres de l'OTAN. De fait, elle fut la première base française à réaliser pareil accueil. Plus de 500 passionnés d'aéronautique sont ainsi venus sur la BA 103 pour admirer et photographier les nombreux avions présents.

Un vent international a soufflé sur la BA 103. Ils étaient plus de 500 personnes à avoir fait le déplacement, venus de Belgique, d'Allemagne, de Hollande, d'Angleterre, d'Italie ou même du Japon, pour photographier les avions du Tiger Meet 2003. Le programme comprenait décollages et atterrissages et expositions statiques. Et lors de la collation offerte, patches, pin's et t-shirts de l'escadron 01.012 ont fait quelques heureux...

Une fois l'accueil terminé, les échanges de photos sont allés bon train, que ce soit pour le plaisir personnel ou pour proposer des articles à la presse aéronautique. Les spotters sont les véritables paparazzi du monde l'aviation !

Mais si la plupart étaient des passionnés, certains participaient pour la première fois à ce type de manifestation et sont venus accompagnés de leurs enfants pour qui le spectacle a de source sûre fait effet. Peut-être de nouvelles vocations en perspective. Alors, plus tard, ce sera photographe ou pilote ?



«Spotter»

Qu'est-ce qu'un «spotter» ?

Le spotter est avant tout un passionné d'aéronautique, ou plutôt d'aviation militaire. Les plus fervents sont prêts à parcourir des centaines voire des milliers de kilomètres pour prendre en photo un numéro inscrit sur la dérive d'un avion. Les spotters forment une grande famille car nombreux sont ceux qui se connaissent et qui communiquent par Internet. Utile pour se transmettre les informations en tout genre. On peut dire ainsi qu'ils pratiquent, sans toujours le savoir, le marketing relationnel, en d'autres termes le bouche-à-oreille. Prévenez un unique spotter d'une manifestation aéronautique, ce sont dans la semaine plusieurs centaines qui sont au courant ! Ceci est particulièrement vrai dans les pays d'Europe du Nord où le «spotting» est un vrai sport national... Toujours à l'affût d'un nouvel événement, l'adage était tout trouvé pour ces passionnés : «Spot toujours !».

Le look «spotter»

Le spotter ressemble à tout un chacun, enfin presque. Voici quelques conseils avisés pour en déceler les subtilités vestimentaires. Premier élément qui le caractérise : un sac imposant voire une valise. A l'intérieur sont rangés le gigantesque appareil photo et d'innombrables pellicules. Non, le spotter n'utilise pas l'appareil jetable des vacances, mais plutôt le matériel ultraperformant dont la taille de l'objectif dépasse parfois celle d'un avant-bras. La qualité de la photo est en effet primordiale afin d'espérer une parution dans un magazine spécialisé.

Pour compléter sa panoplie, il s'arme de sa casquette ou de son bob et revêt un tee-shirt à l'effigie de son avion ou de son escadron préféré. Pour certains, la veste type «chasseur» est plus tendance. Quant aux plus prévenants, ils portent un casque anti-bruit. Il faut reconnaître que celui-ci a son utilité lors des passages assourdissants des avions.

Et a cela se greffe l'outil final : l'escabeau car sur les photos ne doit figurer aucun parasite de type casquette ou barrière de sécurité.

Encore un détail, gare à ne pas confondre spotters et journalistes aéronautique ! Les premiers ne s'embarrassent pas de «verbiage», comme ils disent, et ne sont en quête que de la photo rare d'avions en configuration de combat ●

vous avez dit spotter ?



8 JUIN 2003 :

Journée festive sur la BA 103



Une œuvre sociale

Le meeting a été organisé au profit de la Fondation des Œuvres Sociales de l'Air (FOSA).

Cette fondation au service de l'Armée de l'air et de l'aéronautique civile, a pour vocation d'apporter son soutien aux familles victimes de décès ou d'accidents liés à l'activité aéronautique.

Les recettes ont été entièrement reversées à la fondation.

Pour clôturer en beauté le Tiger Meet, un MEETING NATIONAL DE L'AIR a eu lieu sur la BA 103 le 8 juin 2003. Malgré des conditions climatiques difficiles, 40000 personnes, dont de nombreux enfants, ont assisté au show aérien. Dans les airs ou en vol, les expositions ont été riches car les avions tigrés du Tiger Meet étaient encore présents en ce jour. Le ballet aéronautique s'est achevé en beauté avec la démonstration de la PATROUILLE DE FRANCE qui nous a une fois encore fait rêver...

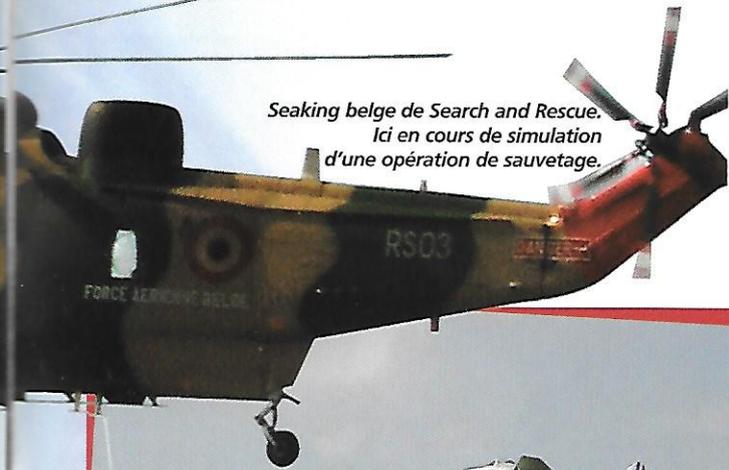
Dès l'ouverture des portes à 9 heures, les gens se pressaient pour entrer et affluaient massivement. Malgré le grand parking prévu à cet effet, le nombre de places n'a pas suffi et une longue file de voitures s'était très vite formée. Pas suffisant pour décourager les spectateurs motivés. Le public était bien au rendez-vous malgré les quelques passages pluvieux au cours de la journée.

Les personnes présentes ont pu découvrir les démonstrations aériennes des Mirage 2000 C de la base de Cambrai, d'un Mirage F1 espagnol, des F16 britanniques et néerlandais, F18 suisse, Tornado allemand, Jaguar (voir photos) ... Nous ne pouvons tous les énumérer car 120 aéronefs ont participé au show ! Outre les chasseurs, un avion de reconnaissance Awacs a survolé la base, arborant son radar gigantesque en forme de coupole et des hélicoptères ont fait leur apparition dans les airs. Le passé était également au goût du jour car des avions anciens tels que le Vampire, le Skyraider, le Yak 11 ou le MS 506L (années 40) ont démontré qu'ils avaient encore de bons restes. Sans oublier la venue de la patrouille Jordanienne qui, comme à l'accoutumée, a monté et démonté ses avions à hélices sur place ! Enfin, le show a donné lieu à des sauts en parachute et les gagnant du tirage au sort se sont vues offrir des baptêmes de l'air en C160 Transall. Avis aux amateurs dans 5 ans pour le prochain meeting !

Enfin, la Patrouille de France, qui fête cette année son cinquantième anniversaire, a clôturé un programme très riche – quoique perturbé par de grosses averses - en présentant son nouveau ballet aérien, enchaînement des figures célèbres qui ont fait sa renommée au fil des ans. ►



Seaking belge de Search and Rescue.
Ici en cours de simulation
d'une opération de sauvetage.



Vampire



Au premier plan,
un Morane Saulnier MS 506 L.
Avion multi-tâches des années 60,
ici aux couleurs de la Marine française.
Et au second plan, des fausses allures de chasseur
pour cet habitué des reconstitutions historiques,
le Nord 1100 aux couleurs de la Luftwaffe
était en fait un avion école.



Panavia Tornado, avion polyvalent.
Principal appareil de la Luftwaffe.
Devrait être remplacé progressivement par l'Eurofighter.

Jaguar de Saint-Dizier dont les quilles tigrées ressemblent à celles
qu'arboraient les Mirage F 1 de Cambrai lors de leur 1^{er} Tiger Meet.
Avion d'assaut conventionnel de conception française
utilisé depuis 31 ans par l'Armée de l'air.



Patrouille jordanienne
évoluant sur Extra 300.



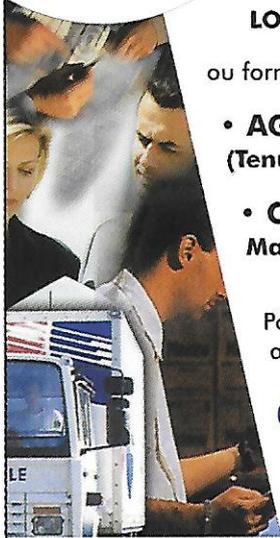
Gazelle française (3^{ème} RHC)
qui a participé au Tiger Meet 2003.

Merci aux sponsors !

Si le meeting a pu avoir lieu, c'est aussi grâce aux sponsors qui ont apporté des aides matérielles ou financières à la BA 103. En effet, un meeting représente un coût important qu'une base aérienne ne pourrait supporter seule. Et il n'est pas concevable de grever le budget pour le reste de l'année ! En contre partie, la Base leur a offert le jour du meeting un cadre sympathique et des emplacements pour recevoir leurs collaborateurs ou clients. Qu'ils aient fourni des véhicules de tourisme, des denrées alimentaires, des boissons ou des couverts en plastique, etc., les sponsors ont tous contribué à leur manière au bon déroulement du meeting. Alors un grand merci au Conseil Général du Pas de Calais, aux sociétés Ricard, Isap, Auchan, Peugeot ainsi qu'à la Ville de Cambrai pour son soutien, à l'Office de Tourisme de Cambrai pour son partenariat de vente et de promotion, et enfin à la CCI de Cambrai pour son rôle d'intermédiaire entre la base et les entreprises locales. ►

Les métiers du Transport et de la Logistique

Avec le SEFI,
facilitez-vous
l'emploi !



Avec l'AFT.IFTIM, leader européen de la formation Transport et Logistique, devenez :

• **TECHNICIEN SUPERIEUR EN METHODES ET EXPLOITATION LOGISTIQUE - Niveau III/BAC+2**

ou formez-vous aux métiers de :

- **AGENT MAGASINIER (Tenue de Stocks) - Niveau V/BEP**
- **CONDUCTEUR ROUTIER Marchandises ou Voyageurs (T.P.)**

Pour plus de renseignements, appelez vite le

► **N° Indigo 0 825 882 882**

0,15 € TTC/ mn

www.aft-iftim.com

Une formation adaptée,
c'est un emploi assuré !

AFT-IFTIM
La formation transport logistique



société nationale immobilière



La Société Nationale Immobilière (SNI) gère près de 80000 logements sur l'ensemble de la France, dont 60% sont loués aux personnels de la Défense.

Elle propose de vous accueillir sur la ville de CAMBRAI, vous et votre famille, dans des appartements confortables du studio au type 6 duplex, à des niveaux de loyers très compétitifs, à 5 minutes du centre ville et à proximité des établissements scolaires et des commerces.

Madame Lydie THUILOT, représentant la SNI au sein de notre résidence, s'efforcera de vous apporter toute satisfaction dans vos recherches.

N'hésitez pas à la contacter au : **03 27 83 36 71**



SF 260 M de la Force aérienne belge



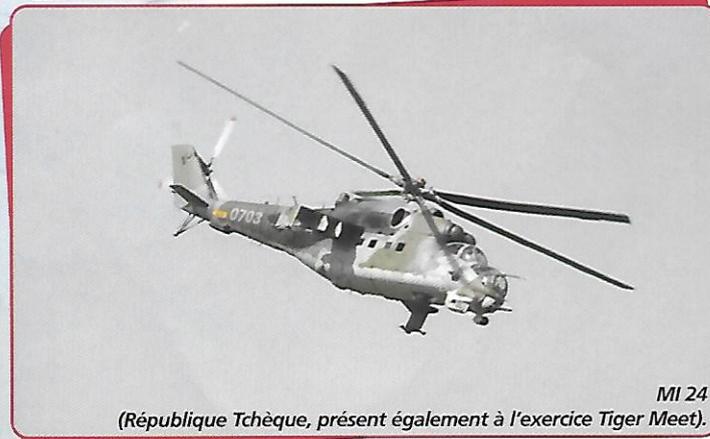
F 16 Néerlandais.
Il revêt encore sa décoration spécialement appliquée pour un exercice international précédent.



F 4 Phantom.
Après 45 années de bons et loyaux services, le vétérán était présent pour l'une des dernières fois à Cambrai.



Patrouille de L 39 (Apache Aviation).

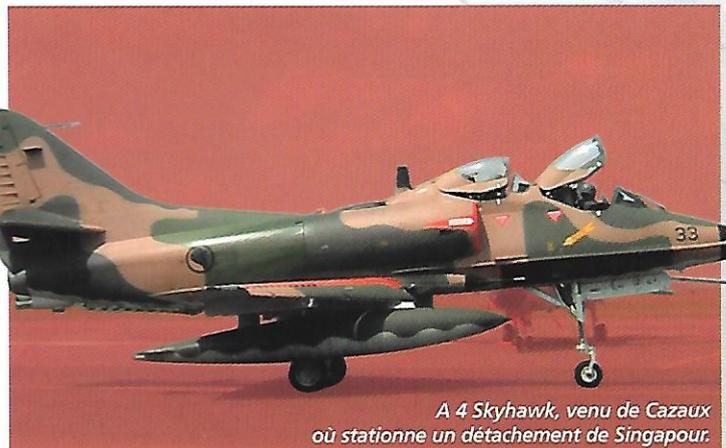


MI 24
(République Tchèque, présent également à l'exercice Tiger Meet).



La Patrouille de France, une invitée de marque

Déjà 50 ans d'existence. Souvenez-vous, son anniversaire fut fêté en grande pompe le 17 mai dernier à Salon-de-Provence. A cette occasion, le Général Wolsztinsky, en présence de Monsieur Marc Gentilini, président de la Croix-Rouge française, a annoncé le parrainage de la Croix-Rouge par la Patrouille de France. «Il convient de noter les valeurs communes qui nous animent, a souligné le chef d'Etat-major de l'Armée de l'air, et qui fondent la reconnaissance que la population française porte à nos deux maisons (...) : l'esprit d'équipe, le don de soi et le sens du service» ●



A 4 Skyhawk, venu de Cazaux où stationne un détachement de Singapour.

Tigres et donjon

Tour de contrôle de la BA 103

Si la tour de contrôle, érigée telle un donjon au beau milieu de la plate-forme aéronautique apparaît inaccessible au commun des mortels, le métier du contrôle aérien suscite lui aussi son lot d'interrogations.

«Naufrageurs» pour les uns, «aveugles» pour les autres, les «trôleurs» pratiquent un métier qui reste méconnu, du grand public.

La mission des contrôleurs aériens consiste à réguler et à ordonner le trafic aérien au départ et en arrivée sur le terrain, comme le ferait un agent de la circulation routière mis en place à un carrefour. Certes, le trafic est plus rapide et les règles de priorité bien plus nombreuses, mais l'objectif reste le même : aménager un maximum de sécurité aux usagers.

Afin d'assurer ce service, les contrôleurs disposent de deux outils principaux : l'approche et la vigie.

Le contrôle à vue et aux instruments

L'approche est cette salle qui, noyée dans la pénombre, abrite des indicateurs radar appelés «scopes». Ils sont utilisés pour visualiser l'activité aéronautique autour du terrain sur un rayon d'environ 100 kilomètres. Grâce à ces «scopes», les contrôleurs prennent en compte un appareil et le guident en évitant tout autre trafic. Ainsi, le danger de collision entre avions est écarté par le contrôleur qui communique aux équipages les caps à suivre et ordonne de monter ou de descendre vers des niveaux de vol compatibles avec la sécurité. Le contrôleur agit comme s'il était aux commandes et le pilote exécute les instructions.

La vigie est la partie visible de l'iceberg. Il s'agit de cette pièce totalement vitrée placée au sommet de l'édifice. Ici, le contrôleur n'intervient plus sur les paramètres de vol par altération de caps ou variation de la vitesse comme il le ferait à l'approche, mais informe le pilote au sujet de son ordre de passage sur la plate-forme ou dans la circulation d'aérodrome. Cette régulation par information se réalise grâce à la contribution des pilotes qui annoncent leurs positions par rapport au terrain, lorsqu'ils survolent des points de compte rendus pré-établis. En fonction de tous ces paramètres, le contrôleur choisit un ordre d'arrivée qu'il communique aux équipages sous forme de numéros. «Raglan 23, numéro 1» signifie que ce pilote a la priorité à l'atterrissage. S'il n'est pas numéro 1, le contrôleur doit alors communiquer au pilote derrière qui il est placé, et surtout où se situe l'avion qui le précède : «Rupin 18, numéro 2, suivez un mirage 2000 en dernier virage».



Un trafic intense en juin dernier

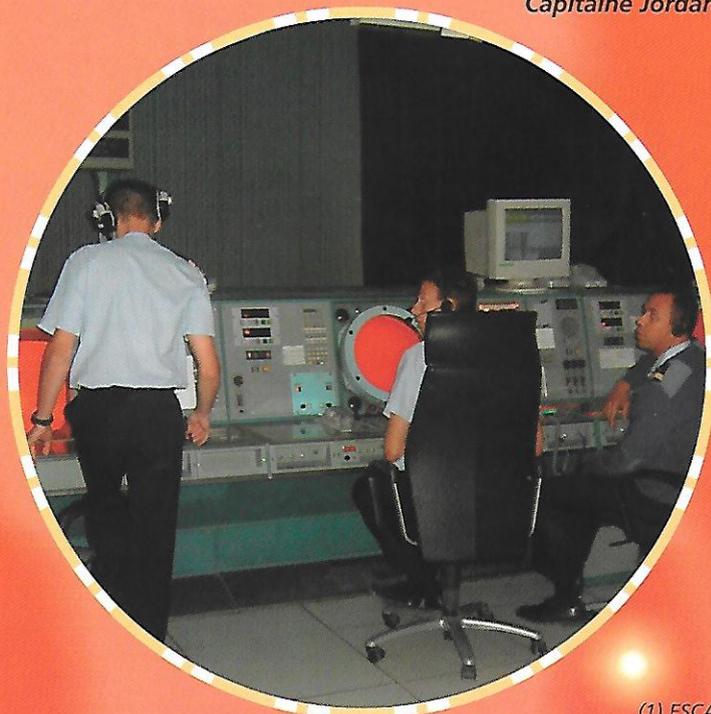
Mais que cela soit à la vigie ou à l'approche, plus le trafic est dense et plus le rôle du contrôleur est important. C'est pourquoi l'ESCA⁽¹⁾ vient de vivre un début du mois de juin particulièrement intéressant avec le NATO Tiger Meet 03 et l'enchaînement avec le meeting aérien.

Si la semaine du Tiger Meet a permis de faire monter l'adrénaline chez les contrôleurs du fait de la complexité des missions, du retour massif des avions de chasse, de la difficulté de compréhension avec certains équipages étrangers, le meeting aérien demeure pour sa part un exercice d'une grande simplicité. En effet, on ne trouve d'ordinaire qu'un seul voire deux avions en vol simultanément, la zone et la piste sont entièrement dédiées à cette manifestation et les conditions météorologiques sont particulièrement favorables... sauf peut-être à Cambrai en ce 8 juin 2003 !!

Durant cette période d'intense activité, les tigres ont eu davantage besoin du donjon, et le donjon quant à lui, a toujours eu besoin des tigres pour exister.

Cela fait 50 ans que ça dure, et c'est très bien comme ça ●

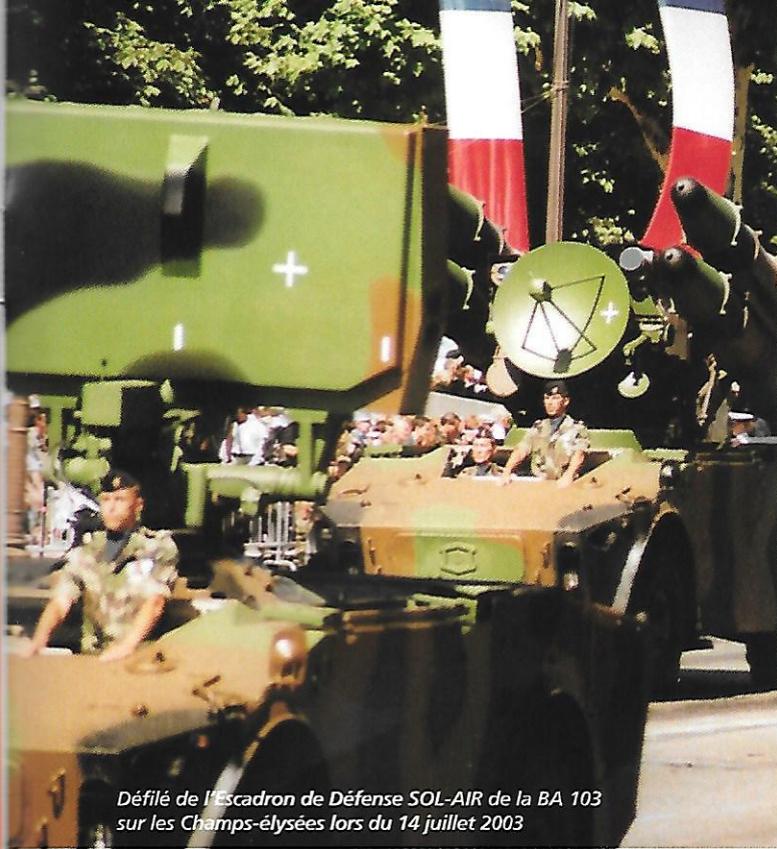
Capitaine Jordan



(1) ESCA
Escadron des Services
de Contrôle Aérien

L'EDSA

SUR LES CHAMPS-ÉLYSÉES



Défilé de l'Escadron de Défense SOL-AIR de la BA 103 sur les Champs-Élysées lors du 14 juillet 2003

La participation de l'EDSA 13.950 au défilé du 14 juillet 2003 a été une nouveauté dans l'histoire de cette unité. Ainsi, l'Escadron de Défense Sol-air de la BA 103 fut le premier de l'Armée de l'air à se rendre aux Champs Élysées en tant qu'escadron constitué, c'est-à-dire au complet et autonome. «Leader» des troupes motorisées de l'Armée de l'air, l'unité s'est préparée 2 mois à l'avance pour cette journée qui est restée gravée dans les cœurs de chacun.

Après visualisation des directives vidéo, l'escadron pouvait entamer les préparatifs pour le défilé. Une des tâches principales, et à laquelle on ne pense pas toujours, a consisté à peindre l'ensemble du matériel, et ce de façon uniforme avec des équipements supplétifs en provenance des bases d'Orange, de Mont-de-Marsan et de Saint-Dizier. Ensuite, un important effort logistique s'est mis en place. Et quand l'EDSA s'en va défilé, c'est convoi exceptionnel de circonstance ! Une voiture Sovamag tout terrain placée en tête de cortège, deux unités d'acquisition, quatre unités de tir Crotale et quatre Aspic, sans compter les 4 TRM 4000 équipés de bitubes 20 mm faisaient route. Direction Villacoublay pour deux semaines de répétition avec toutes les unités participantes. Cela n'a pas été de tout repos. Lever à 3h30 pour être disponible à 5h30, la première répétition du jour pouvait alors débuter. Et celle-ci était suivie quotidiennement de trois autres. La veille du 14 juillet, les hommes inspectèrent une dernière fois le matériel, s'appliquèrent aux dernières retouches de peinture et montèrent les missiles sur les rampes.

A 10h00 sur la Place de l'Etoile, le Président de la République passa en revue les troupes. Tous étaient concentrés durant ce moment solennel, et le regard restait fixe. Puis démarra la fameuse descente sur les Champs Élysées jusqu'à l'éclatement final sur la Place de la Concorde. Ce fut un moment intense. Mais l'émotion a battu son plein lors de la traversée de Paris. Les esprits s'étaient relâchés et les hommes de l'EDSA 13.950 jouissaient pleinement de cette «communion» avec le public. Ils étaient acclamés par la foule et des calots se perdaient sur la rangée de bras tendus vers eux. Un lieutenant nous dit même avoir eu l'impression de vivre un moment aussi fort qu'à la Libération. Il a fallu une bonne heure pour remonter la rue de Rivoli et rejoindre la base de Villacoublay. Chacun a ressenti une grande fierté à la vue de tous ces visages enjoués ●

LES JEUNES ONT DE LA RÉSERVE

Le 9 juillet 2003, 21 jeunes réservistes de la Base aérienne de Cambrai ont été présentés au drapeau français lors d'une cérémonie solennelle qui a marqué la fin de leur période de formation au métier de militaire. Cette Formation Militaire Initiale de Réserviste (FMIR), d'une durée de 1 mois et toujours organisée durant les vacances scolaires, est désormais bien rodée puisqu'elle en est à sa deuxième édition. Plus qu'un job d'été, une véritable vocation.

La suspension du service national en 1998 a marqué un profond changement dans le mode organisationnel des armées. Outre la nécessité de recruter du personnel qualifié tout au long de l'année depuis qu'elle est devenue une armée de métier, l'Armée de l'air éprouve également le besoin de se constituer une réserve opérationnelle. Ainsi, un vivier local de citoyens volontaires vient apporter, de 5 à 30 jours par an, son soutien à l'activité d'une base aérienne ou à l'Armée de l'air en général.

Les réservistes en question sont issus pour une part de l'Armée de l'air, soit des militaires dont le contrat est arrivé à échéance et qui décident de continuer à servir autrement. Et pour une autre part, du secteur civil, c'est-à-dire de jeunes citoyens français volontaires âgés de 18 à 30 ans, qui veulent se rendre utiles sans pour autant s'engager à plein temps. Comme tout militaire, ces jeunes volontaires sui-

vent une formation spécifique, courte mais efficace et cela sans avoir besoin de rejoindre une école militaire puisque ce sont les bases aériennes qui s'en chargent.

Pendant cette formation, les jeunes volontaires, tous rémunérés, suivent un enseignement de défense, dont 10 jours de formation militaire de base et une phase d'adaptation de 20 jours au sein d'une unité (fusiliers commandos, escadrons techniques, administratifs, pompiers de l'air, défense Sol-Air etc.). Unités où chaque réserviste est parrainé par un militaire. A l'issue, les nouveaux réservistes disposent de quatre alternatives. Soit souscrire un engagement de 1 à 3 ans de réserviste opérationnel, soit poursuivre un engagement civil et bénévole dans la réserve citoyenne (volontariat sous forme de bénévolat), soit intégrer l'armée, soit enfin s'arrêter. Quoi qu'il choisisse, le réserviste aura pu découvrir le monde de la Défense, monde qui doit s'ouvrir vers l'extérieur afin de garder un lien avec la population civile.

La Base aérienne 103 est précurseur de la FMIR puisqu'elle est l'une des premières à avoir initié cette formation. Elle a cette année innové en invitant les familles à assister à la présentation au drapeau. Cet instant émouvant restera ainsi gravé dans les mémoires de ces jeunes et de leurs parents, si fiers de les voir s'accomplir de la sorte ●

**Vous aussi
êtes intéressés par
la réserve
dans l'Armée de l'air.**

**Vous vous posez encore
des questions ?**

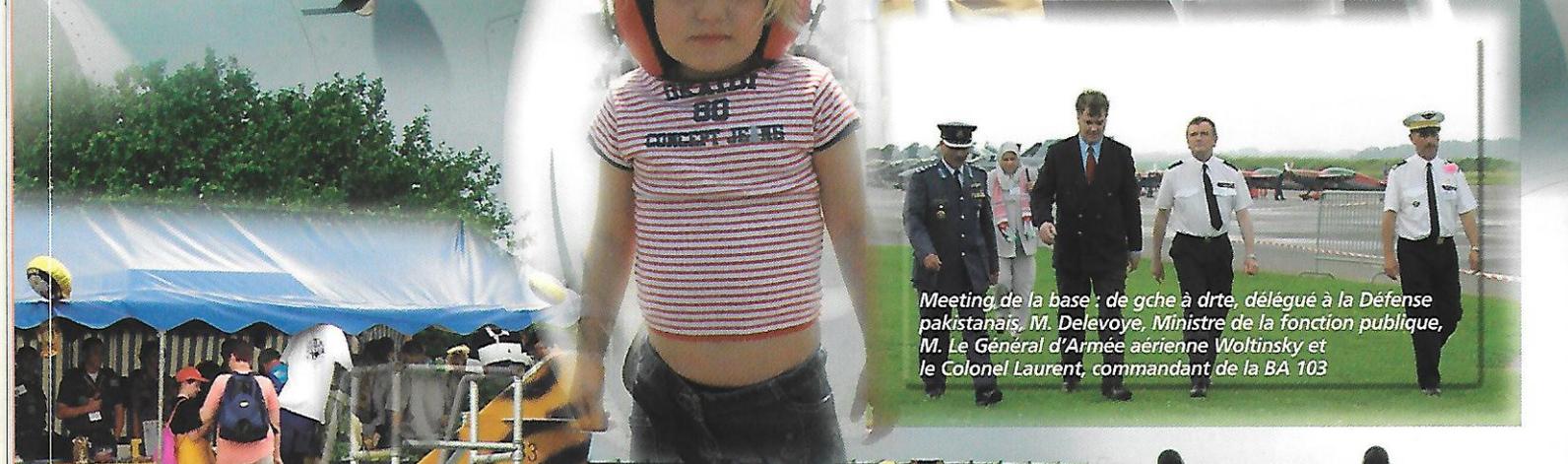
**Contactez le Bureau
Réserve au
03.27.74.76.35**



Les autres faits marquants de la BA 103



Préparation avant saut en parachute du Préfet (à droite)



Meeting de la base : de gche à drte, délégué à la Défense pakistanaïs, M. Delevoye, Ministre de la fonction publique, M. Le Général d'Armée aérienne Woltinsky et le Colonel Laurent, commandant de la BA 103



Le public du meeting aérien de Cambrai

Mutuelle Nationale Aviation Marine

**Donnez un sens
à votre vie**



Le choix

Trois niveaux de garantie pour une couverture complémentaire adaptée à vos besoins

La sécurité

Plus de 50 ans dans la Mutualité.

Les plus

Cautionnement de prêts, assistance à domicile, avec la MNAM c'est plus rassurant.

Pour en savoir plus, contacter Monsieur LAGRANGE

MNAM - 8 rue Sainte-Catherine
BP 422 - 54001 NANCY Cedex
Tél. : 03.83.37.25.00
Fax : 03.83.31.53.59

Pour recevoir une étude personnalisée, remplissez vite le coupon réponse ci-dessous et retournez-le à l'adresse ci-dessus.



Nom :
Prénom :
Né(e) le :
Adresse :
.....
.....
.....
Téléphone :

Mutuelle régie par le code de la Mutualité
Inscrite au Registre des Mutuelles sous le N° 414 261 032



La Banque des Agents de la Fonction Publique

Née de la volonté conjointe de la Mutualité Fonction Publique et de ses mutuelles affiliées, la Banque Fédérale Mutualiste est une banque différente des organismes financiers traditionnels.

Elle vous propose, en partenariat avec la Société Générale, une gamme de produits aux meilleures conditions :

- **Un compte avec RIB invariant :**
Un numéro de compte pour toute la vie, même si vous changez 10 fois de ville ou d'agence... Très utile pour les fonctionnaires mutés régulièrement.
- **Prêts à la consommation :**
Prêts personnels Mutualistes.
Pas de frais de dossier, pas de retenue ni frais d'adhésion.
- **Prêts à l'habitat** (prêts consentis par la Société Générale) :
Taux fixes ou variables. Taux d'assurance spécifique. Frais de dossier réduits.
Possibilité de transfert sur une nouvelle acquisition.
Possibilité de caution de votre Mutuelle.
- **Et l'accès à l'ensemble des produits et services de la Société Générale.**

Pour en savoir plus, n'hésitez pas à prendre contact avec le correspondant BFM dans l'agence Société Générale :
Elodie DEFACHE. Tél. : 03 27 72 57 04
9, rue du Général de Gaulle. 59400 Cambrai

Faire
de la banque
autrement

Centre de contacts :

N° Indigo 0 825 00 40 00

(0,15 € TTC la minute à partir d'un poste fixe)

à votre disposition du lundi au vendredi de 9h à 19h



Partenaire du groupe Société Générale

Autoovale Bleu

EXPOSITION PERMANENTE de toute la gamme Ford

Plus de 150 véhicules d'occasions

Tous types de voitures

- **ATELIER Mécanique**
- **CARROSSERIE agréée**

AUTOVALE BLEU CAMBRAI



Bld. Faidherbe 03.27.83.82.31



Grands, fantastiques, intenses, uniques : autant de superlatifs qui caractérisent ces rendez-vous exceptionnels de juin 2003 que furent, d'une part, la grand messe de l'OTAN "Tiger Meet" et, d'autre part mais de façon associée, le meeting national de l'air.

Grands, ils le furent par l'ampleur des dispositifs (700 personnes et 60 aéronefs de tout type) mais surtout par l'enjeu international de l'entreprise dans une période incertaine où les liens avec nos alliés traditionnels méritaient d'être soulignés.

Fantastiques, ils l'ont été de par l'élan extraordinaire qu'ils ont suscité. Bien entendu, l'escadron de chasse 1/12 "Cambrésis" a été le maître d'œuvre de la rencontre des Tigres. Mais derrière lui, toute la BA 103 s'est unie pour soutenir son projet. Cette même base s'est, par ailleurs, investie totalement dans l'organisation d'un meeting de clôture qui a fait le plein en spectateurs (40000) et dont l'écho dans la presse et le grand public ne laisse aucun doute de son succès.

Cet engouement général s'est également propagé à la société civile locale. Ainsi, les services de l'Etat, responsables locaux, dont ceux de la Ville de Cambrai, et mécènes privés ont largement concouru à l'éclat des deux événements.

Intenses, ces manifestations aériennes l'ont été sans ambiguïté. Réaliser de telles opérations oblige non seulement à exacerber les synergies humaines mais aussi à mettre au défi la capacité des bases aériennes à gérer l'événementiel.

Seules structures de la Défense capables d'envisager de tels rassemblements, elles bénéficient pour cela d'un fort ancrage territorial, fruit de leur puissance économique et sociale, et d'une organisation souple et dynamique.

Au moment où l'Armée de l'air s'apprête à affronter les défis du 21^{ème} siècle, ce constat est particulièrement satisfaisant.

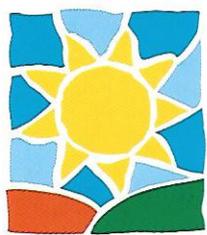
Uniques, enfin, ces rencontres l'ont été incontestablement. Par nature l'événement aérien ne se répète jamais de façon identique. Tiger Meet en France, c'est au mieux une fois par décennie. Le prochain regroupera une nouvelle génération de pilotes et de machines volantes, s'appuiera sur des expériences tactiques différentes et prendra place dans un contexte international que nous souhaitons apaisé.

Quant au meeting national de l'air, nous souhaitons que Cambrai soit à nouveau choisi dans un futur proche pour combler les milliers de passionnés que compte le nord de la France.

Ce numéro spécial du Cambr'air vous permettra de revivre les moments les plus importants de ce mois de juin 2003. Il restera pour tous ceux qui ont œuvré pour leur succès le témoignage d'un succès collectif c'est à dire du leur.

Merci pour leur dévouement et leur courage.

Colonel LAURENT Jean-Marc



La Vie Claire

naturel et biologique

Bernard CHOPIN

Pains

Fruits et légumes

Produits laitiers

Spécialités au soja

Volailles

Charcuterie

Epicerie

Compléments alimentaires

4 rue d'Alger - 59400 CAMBRAI
Tél. : 03.27.81.28.65 - Fax : 03.27.79.77.04

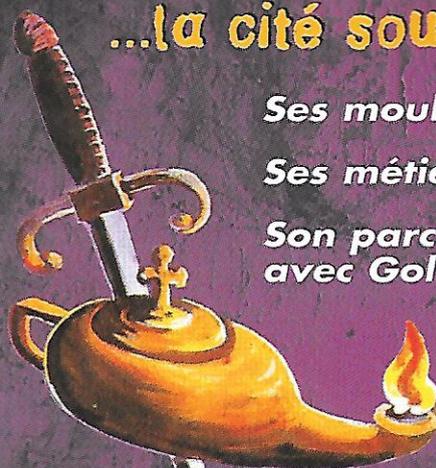
Maours

...la cité souterraine

Ses moulins

Ses métiers d'hier

*Son parc de 12^{ha}
avec Golf miniature*



Entre Amiens et Doullens
03 22 93 71 78
www.grottesdenaours.com

1€ de réduction sur présentation de cette publicité

I M P R I M E R I E

DANQUIGNY



IMPRESSION DE 1 À 4 COULEURS

*Notre obsession :
la qualité !*

VILLAGE D'ENTREPRISES

15, rue du 4^{ème} Cuirassiers - B.P. 71 - 59402 CAMBRAI Cedex
Tél. : 03 27 83 11 33 - Fax : 03 27 83 50 72