

## **Les Forces Royales Air**

L'armée de l'air marocaine, à l'instar de ses consœurs de Terre et de la Marine, a été créée en novembre 1956 sous la dénomination initiale de l'Aviation Royale des FAR.

S'affirmant comme moyen privilégié pour exercer pleinement la souveraineté du Maroc sur son territoire et sur son espace aérien, les Forces Royales Air, rompues, dès le lendemain de l'indépendance, aux missions de défense et de développement de la nation, ont connu, à travers leur histoire, somme toute récente, une évolution en trois paliers : une genèse à partir d'un noyau hérité de la colonisation de 1956 à 1963, une réorganisation et passage à l'âge « adulte » de 1964 à 1976, et enfin, une ère de modernisation marquée par un développement très rapide pour répondre aux défis qu'impose la défense de l'intégrité territoriale de 1976 à nos jours.

La première phase de l'histoire des Forces Royales Air de 1956 à 1963, période de l'Aviation Royale des FAR, s'est caractérisée par la mise en valeur de la formation, les équipements, l'infrastructure, le commandement, les tenues et le rôle et la participation de ce noyau dans le cadre des Forces Armées Royales à l'échelon national et international.

La composante aérienne des Forces Armées Royales, héritée de l'aviation française stationnée au Maroc, le temps du protectorat, prend le nom du 1er Escadron Aérien des FAR, le 1er septembre 1957. Il est installé sur une partie de la Base française BA 150 de Rabat- Soussi comme unité autonome sous la tutelle du 3ème Bureau de l'Etat-Major Général des FAR. En 1960, SAR le Prince Héritier My Hassan posa les jalons des futures Forces Royales Air, en transformant le 1er Escadron Aérien des FAR en 1er Groupement Aérien des FAR.

### **La formation**

Dès le recouvrement de l'indépendance, la formation est érigée en priorité. Cette formation devant, notamment, satisfaire les besoins impérieux de la jeune institution militaire en cadres, formateurs, instructeurs, et spécialistes dans différents domaines, est passée par une étape embryonnaire.

Durant cette période (1956-1963), la formation s'est appuyée, essentiellement, sur une assistance technique de la part des pays amis, tels la France, l'Espagne et les Etats- Unis. C'est ainsi que le Maroc, désireux de dispenser une formation solide aux jeunes marocains voulant faire une carrière militaire, a fait admettre des stagiaires officiers dans les grandes écoles militaires françaises et espagnoles. En parallèle, des Centres de formation pour sous-officiers ont été ouverts à la Base Ecole Royale de pilotage à Marrakech (BERP) à partir de 1961.

La Ire promotion d'officiers « Promotion Mohammed V » a été composée de 12 élèves officiers, recrutés à Rabat, envoyés à Salon Provence en France et de 12 élèves officiers, recrutés à Tétouan, envoyés à San-Javier en Espagne.

La 1ère promotion d'élèves sous-officiers, recrutée en 1956 et 1957, est scindée en deux : les élèves pilotes ont commencé l'initiation au vol à la Base Ecole AULNAT en France puis le pilotage à la Base française BA707 de Marrakech pour l'obtention du diplôme de pilote 1er degré : ceux destinés à la chasse ont rejoint la Base Ecole de chasse de Meknès ; ceux destinés au Transport sont partis faire l'école à AVORD en France. Les techniciens, quant à eux, ont été envoyés à Rochefort en France pour la spécialisation.

## **Equipements**

L'Aviation Royale des FAR a hérité, à sa création, des moyens de l'armée de l'air française appelée « Air Maroc », aussi bien pour l'équipement que pour l'infrastructure.

Le Commandement marocain s'est par ailleurs employé, dès les premiers jours de l'indépendance, à acquérir un nouveau matériel sophistiqué et une infrastructure de base adéquate pour s'acquitter honorablement de la mission de défense nationale.

Au cours de cette phase, l'évolution du matériel s'est faite autour de ce qui a été hérité du Groupe d'Aviation de Liaison et d'Observation et de la Société Air Atlas française.

Soucieux de moderniser la flotte aérienne, souffrant de disparité et de vétusté, le Commandement marocain entreprend des démarches tous azimuts. Des démarches qui se sont d'ailleurs avérées très fructueuses (voir encadré).

## **L'infrastructure**

Le 1er Escadron Aérien stationné initialement à la Base Rabat-ville (BA150), transféré par la suite à la Base aérienne française de Salé (BA151), changea d'appellation le 18 août 1960 pour devenir la 1ère Base Aérienne des FAR (1ère BAFRA).

La création, le 1er octobre 1961, de la 2ème Base Aérienne des FAR de Meknès (BA708) dotée d'avions de chasse MIG15 et 17 et de la Base Ecole Royale de Pilotage de Marrakech (BA707), allait provoquer le départ définitif de l'aviation coloniale « AIR MAROC ».

## **Rôle et participation de l'Aviation Royale**

Dans sa participation à l'échelon national, l'Aviation Royale a effectué, au sein des FAR, des missions de transport et de liaison, de surveillance des frontières, des missions humanitaires de recherche et de sauvetage, notamment des liaisons de soutien logistique au tremblement de terre d'Agadir en 1960 et l'assistance de la population lors des inondations du Gharb en 1963.

La participation au niveau international s'inscrit dans le cadre de la politique du Royaume visant à consolider les valeurs de solidarité et du sens du devoir de venir en aide, militaire ou humanitaire, aux pays frères et amis. Cet aspect de l'action des FAR renvoie, entre autres, à l'envoi, en 1960, d'un contingent des FAR au Congo et aux secours apportés à la Libye, en 1963, lors du tremblement de terre de Barsa.

Conscient du rôle de l'Aviation, dès la fin de 1963, le Maroc entame une phase de réorganisation de l'armée de l'air. Feu Sa Majesté le Roi Hassan II, ordonna le renforcement de la flotte aérienne militaire l'Aviation Royale des FAR devint alors, le 1er janvier 1964, les Forces Royales Air. Lors de la deuxième phase (1964-1972), la formation des personnels a acquis un droit de cité avec l'arrivée des cadres marocains et l'ouverture de plusieurs écoles et Centres d'instruction, comportant différentes spécialités aéronautiques. Cette période a également connu l'envoi d'une centaine de stagiaires aux États-Unis, pour une formation sur l'avion d'arme à réaction F5. Parmi les Ecoles ouvertes, il y a lieu de citer l'Ecole de formation des Sous-Officiers Techniciens à la Base Ecole Royale de Pilotage à Marrakech (BERP) devenue, en 1968, la Base Groupement Ecoles Royales de l'Air (BGERA). Quant à l'Académie Royale de l'Air (ARA), créée en 1970, elle allait devenir, en 1973, l'Ecole Royale de l'Air (ERA). Cette prestigieuse école, qui constitue la pépinière des Officiers, forme des Officiers pilotes ainsi que ceux d'autres spécialités aéronautiques, comme elle prépare les postulants aux concours des grandes écoles étrangères.

A partir de 1965, les FRA se dotent d'une véritable ossature combinant appui sol, chasse, transport et observation. La flotte aérienne comportait alors des avions de transport tels le I POTEZ et le MYSTERE 20 (DA 20), les avions de chasse de type F5 livrés entre 1966 et 1967 et Fouga Magister français livrés entre 1963 et 1969, ou encore des aéronefs à voilures tournantes à l'image des hélicoptères Kaman Bell AB205.

En 1964, les Bases aériennes changent d'appellation pour devenir Bases Aériennes des Forces Royales Air (BAFRA), et de nouvelles Unités aériennes sont créées. Il s'agit notamment de l'Atelier Magasin Général des FRA (AMG/FRA) spécialisé dans le ravitaillement des Forces Royales Air et les grandes opérations de maintenance des avions et hélicoptères, et de la 3ème BAFRA, créée le 1er avril 1967 et implantée à Kénitra. Après avoir initialement abrité l'Escadron de chasse F5, la 3ème BAFRA allait devenir, en 1972, une unité à vocation transport.

### **En 1964, date de création des FRA ont été entamés.**

Les FRA ont entamé une phase de mise à niveau de la formation avec la réorganisation de l'Ecole Royale de l'Air (ERA) entre 1974 et 1975 par l'adoption du cycle de formation des officiers ingénieurs et l'ouverture des écoles de pilotage notamment celles des hélicoptères en 1975. Du transport en 1978 et de la chasse en 1979.

Dans le même registre et avec la même volonté d'aller toujours de l'avant, d'autres réalisations ont vu le jour, en l'occurrence, la création en 1975 du Collège Royal Préparatoire aux Techniques Aéronautiques (CRPTA) à la Base Ecole des Forces Royales Air (BEFRA), l'Ouverture du Cycle de Formation des Aspirants Pilotes en 1979, la mise en place à l'ERA, en 1984, d'un Cours d'Officiers d'Administration, la création, en 1989, d'un Centre de Psychologie de Recrutement, de Sélection et d'Orientation (CPRSO), devenu Centre de Psychologie Appliquée (CPA) en avril 2003 ; ouverture du cycle de formation des moniteurs sur simulateurs à l'Ecole Technique de la BEFRA.

Par ailleurs, le domaine artistique n'était pas en reste. L'année 1982 a connu le début de la formation des musiciens civils et militaires au Conservatoire de la Musique des FRA, sis à la 1ère BAFRA. Parallèlement à la formation, les équipements ont connu une rénovation, si bien que le Royaume est encore une fois au rendez-vous avec l'histoire, au travers des événements liés au recouvrement et à la défense de ses provinces du sud. C'est au prix d'un effort financier considérable que les FRA se sont dotées d'une panoplie d'avions modernes à vocations multiples ; chasse, transport, hélicoptères, école et voltige. En outre, les élèves pilotes ont entamé leur entraînement sur les avions Beech T34, Bravo AS 202 et T37 respectivement, depuis 1977, 1978 et 1996. Les appareils CAP10, les CAP231 et les CAP 232, ont été affectés en 1983 à l'équipe de voltige aérienne des FRA, créée par feu Sa Majesté le Roi Hassan II et baptisée « Marche Verte ». Cette formation participe au rayonnement du Royaume à travers le monde par ses participations aux meetings et shows aériens.

Ayant capitalisé un niveau de qualification professionnelle de norme internationale, les FRA procèdent à la visite majeure et à la modernisation de leurs appareils, et procure ainsi une économie considérable. Elles ont ainsi procédé, depuis 1988, à la visite majeure des avions C130 et des Casa CN235. Elles ont également réussi la révision générale des hélicoptères, la réparation 4ème échelon et la modernisation de certains équipements comme le radar Cyrano IV.

Dans le même ordre d'idée, les FRA ont entamé depuis 1966, le programme de modernisation des avions de chasse et leurs systèmes d'arme.

Dans le souci de mettre à contribution les progrès du domaine de l'informatique dans la gestion automatisée des données, plusieurs applications ont été réalisées par les compétences locales. Cette initiative d'automatisation a touché, entre autres, à la gestion des ravitaillements, des ressources humaines, des opérations de maintenance et de l'activité aérienne. La réalisation d'un Logiciel Opérationnel de Défense Aérienne (LODA) constitue une prouesse dans ce domaine.

Et c'est au plus fort de cette période, marqué par l'effort consenti pour la défense de l'intégrité territoriale du Royaume, que d'autres unités ont vu le jour, notamment la Défense Aérienne du Territoire, le Secteur Aérien et la 4ème BAFRA avec ses Bases annexes en 1977 et la 5e BAFRA en 1979. Le rôle des FRA ne s'est pas limité aux seules missions de défense nationale, mais s'est bel et bien constitué en véritable levier de développement et de promotion nationale. Cela s'est traduit au travers des missions d'aide à la population, par le support logistique de la Marche Verte, avec le transport de 1745 tonnes en 212 missions correspondant à 594 heures de vol ; l'évacuation en 1993 des populations touchées par les inondations à Errachidia, Tan Tan, Goulimine et Tata ; l'assistance des sinistrés du séisme d'Al-Hoceima ; le rapatriement des Marocains résidents en Côte-d'Ivoire et au Liban durant la guerre. Les FRA participent aux évacuations des victimes des accidents de la route. En outre, d'autres missions d'aide au développement ont été assurées par les avions des

FRA, dans le cadre des opérations « ALGHAIT », la lutte antiacridienne ou encore la lutte contre les feux de forêts et la recherche et le sauvetage (SAR).

Sur le plan international, et dans le cadre du soutien du Royaume aux pays amis en temps de crise, les Forces Royales Air ont été sollicitées pour venir en aide à la Tunisie, en 1973 et en 1980, lors des inondations de Gafsa; à l'Egypte lors du tremblement de terre de 1994 ; au Yémen en 1982 et à la Mauritanie et au Sénégal en 1989 lorsqu'il s'agissait du rapatriement des ressortissants de ces deux pays. De surcroît, cette période a été marquée par la participation très honorable de la composante aérienne des FAR dans des missions sous l'égide de l'ONU. Dans ce cadre, les FRA ont participé au soutien des contingents marocains déployés au Zaïre en 1977, en Guinée Equatoriale entre 1979 et 1993 ou encore en Somalie, entre 1992 et 1994 et en Bosnie-Herzégovine entre 1996 et 2007. Cette contribution continue à nos jours d'honorer notre devoir envers les pays amis en République Démocratique du Congo, en Côte- d'Ivoire et au Kosovo. Les CI30 marocains ont acheminé en 2003 les aides aux sinistrés au tremblement de terre de Bam.

Avec la même constance, les FRA se sont faites l'écho d'une coopération intensive avec d'autre pays. Cela se manifeste parfaitement dans les accords portant sur la formation des officiers émiratis, tunisiens, sénégalais, gabonais, camerounais, mauritaniens, burkinabés, nigériens et comoriens. Des accords d'ordre technique se concrétisant par la révision générale de deux Fouga sénégalais à l'AMG/FRA en 1986, la remise en état du Puma présidentiel guinéen à la 1ère BAFRA en 1983 et la réparation à la 3ème BAFRA, en 2001, d'un CI30 nigérien. Cette coopération englobe aussi un volet opérationnel qui concerne les échanges et les exercices combinés ; un aspect de la coopération qui permet aux compétences des FRA de travailler dans un cadre multinational et, par là même, bénéficier de l'échange fructueux avec leurs homologues des pays amis. Le mouvement de réaménagement des structures des FRA, entrepris en 2007, en dit long sur la détermination des FRA d'aller vers une ère nouvelle qu'on pourrait qualifier déjà de « L'ère du perfectionnement ». Cette restructuration a aussi permis la création de deux nouvelles formations, en l'occurrence la Base Aérienne de Soutien et la 6ème Base Aérienne. En guise de bilan, on peut dire que, loin du sentiment de l'œuvre accomplie, sous la conduite clairvoyante de Sa Majesté le Roi Mohammed VI, Chef Suprême et Chef d'Etat-Major Général des Forces Armées Royales, les FRA ambitionnent de persévérer dans la voie du perfectionnement en se dotant d'équipements sophistiqués et de vecteurs aériens de plus en plus modernes, d'autant plus qu'elles en ont les compétences humaines et professionnelles.

### **Collège Royal Préparatoire aux Techniques Aéronautiques**

La création du Collège royal Préparatoire aux techniques Aéronautiques remonte à 1977. Ce lycée d'enseignement général a vu sa mission passer de la préparation de jeunes, qui y sont admis, à l'obtention du baccalauréat Sciences Mathématiques ou Sciences Expérimentales, en vue d'intégrer les différents cycles de l'Ecole Royale Air, à celle de pourvoir cette dernière en candidats bacheliers Sciences Mathématiques à même de suivre dans les

classes préparatoires (Mathématiques Supérieures- mathématiques Spéciales).

### **Premiers équipements de relance**

- 4 avions de combat SEAFURY irakiens le 30 avril 1960 reçus par le Prince Héritier Moulay Hassan ;
- 12 avions de chasse Mig17 et 02 Mig15 russes en 1961, arrivés en caisse à la base de Ben Slimane où ils ont été remontés avec une assistance russe six mois plus tard ;
- 07, puis 11 avions de transport C119 devenus après 18 ;
- 10 avions de transport C4 américains, offerts au Maroc en 1962 par le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique
- 30 avions d'entraînement T6 en 1961 cédés par l'Armée de l'Air Française ;
- 13 avions Broussard réalisés de France.

### **L'Ecole Royale de l'Air**

L'année 1969 marque le début de la formation des officiers pilotes au Maroc, en lieu et place de pays étrangers (Etats-Unis et France) où elle se faisait jusqu'à lors.

Laquelle formation était d'une durée de trois ans, la première, interarmées, de formation militaire générale et scientifique, qui avait eu lieu à l'Académie Royale militaire (ARM) alors que les deux autres années, de formation multidisciplinaire (militaire, générale, scientifique, technique et aéronautique) à l'Académie Royale de l'Air (ARA), à partir de 1970.

En 1973, celle-ci prendra l'appellation dont elle ne s'est depuis jamais départie, à savoir l'Ecole Royale de l'Air (ERA).

Depuis sa création, l'ERA, dont la mission initiale était de former les officiers pilotes brevetés élémentaires, s'est vue confier plusieurs autres formations, dont le cycle des élèves officiers pilotes, à partir de 1991, le cycle des officiers d'administration et d'intendance, cette même année, ou, encore, le certificat technique option télécommunication, à partir de 1995.