

[France](#)

CHATEAUROUX (AFP) - 23/09/09 16:30

"Assaut délibéré" et "assaut d'urgence" contre avion détourné, le GIGN s'entraîne



[votez](#)

[réagissez](#)

En moins de trente secondes, dans un silence de cathédrale, 31 gendarmes du GIGN cagoulés, casqués et armés pénètrent dans le Jumbo par trois portes différentes à six mètres de haut, après avoir dressé des échelles pliantes sur les flancs de l'appareil.



Photographe : Alain Jocard AFP :: Membre du GIGN prenant part à un exercice, sur une base de l'OTAN près de Chateauroux, le 23 septembre.

[agrandir](#)

photo 1/2



photo : **Alain Jocard** , AFP

Le GIGN, qui avait mené en décembre 1994 sur l'aéroport de Marignane la plus grande opération de libération d'otages sur un avion détourné, a simulé mercredi sur une ancienne base de l'OTAN, près de Châteauroux, deux impressionnantes opérations de contre terrorisme aérien.

Le groupe d'élite de la gendarmerie, qui compte désormais près de 400 hommes, inaugurerait un nouveau lieu d'entraînement autour d'un Boeing 747-200 d'Air France, définitivement immobilisé après 112.000 heures de vol.

L'appareil a été cédé par Air France au Centre français de formation des pompiers d'aéroport (C2FPA) installé sur une emprise de cette ex-base de l'OTAN. Sur ce site, les stagiaires du C2FPA s'entraînent à faire face, en grandeur réelle, à des feux d'avions, de réacteurs ou à l'évacuation des victimes d'un appareil

en cas d'avarie ou d'accident.

Jusqu'à présent le GIGN s'entraînait une fois par mois pendant quelques heures à Orly ou à Roissy, sur des appareils en exploitation prêtés par des compagnies. Il dispose désormais de ce Jumbo pour perfectionner et répéter inlassablement les différentes méthodes d'assaut.

Ce mercredi, le commandant du GIGN, le général Denis Favier, distingue "assaut délibéré" et "assaut d'urgence".

Dans le cas de "l'assaut délibéré", où le GIGN décide lui-même de lancer son intervention, les gendarmes se glissent sous l'avion, déplient en moins de deux minutes quatre échelles mobiles, couplées sous deux portes situées à près de six mètres du sol. Une fois montés sur ces quatre échelles et sur la passerelle de l'avion, les 31 gendarmes ouvrent les trois portes et pénètrent dans l'appareil en criant "Gendarmerie !"

L'intérieur de l'appareil a été conservé avec les sièges des passagers et l'escalier qui mène au salon des premières, sur le pont supérieur. Il sera prochainement équipé de caméras qui enregistreront les entraînements du GIGN et des stagiaires du C2FPA.

"Les preneurs d'otages menacent de tuer un otage toutes les trente minutes et nous lançons un assaut d'urgence", explique le général Favier. En moins d'une minute, deux énormes 4X4 noirs de près de six tonnes, garés à deux cents mètres du Jumbo, s'approchent. Une douzaine de gendarmes sont serrés sur la plate-forme installée au dessus de chaque véhicule.

Tout près de l'avion, les plates-formes se déplient pour s'appuyer "au centimètre près", dit Denis Favier, sous la porte. Sur l'une des plates-formes, les gendarmes ouvrent sans difficulté la porte de l'avion. L'autre véhicule recule car la plate-forme n'est pas exactement à la bonne hauteur. Un vérin cède. Quatre gendarmes manquent d'être précipités six mètres plus bas avant de pénétrer dans l'avion ... par l'autre plate-forme.



France - Monde

le 24/09/2009 à 05h41

France



GIGN Nouveau centre d'entraînement

Le Groupe d'intervention de la gendarmerie nationale (GIGN) dispose depuis hier d'un nouveau lieu d'entraînement au contre-terrorisme aérien, avec un ancien Jumbo d'Air France définitivement stationné sur une ancienne base de l'OTAN près de Châteauroux. Pour l'occasion, le GIGN a simulé deux impressionnants assauts contre l'appareil à partir d'échelles pliantes et de plates-formes mobiles montées sur deux gros 4X4 noirs.

Ce Boeing 747 a été cédé pour le franc symbolique par Air France pour servir à l'entraînement du GIGN. Photo AFP

Fausse prise d'otages à Coings

lu 9 fois



Le GIGN a fait une démonstration hier matin, à l'occasion de l'inauguration d'un Boeing 747 offert par Air France au Centre français de formation des pompiers d'aéroport, basé à Coings dans l'Indre.

Micro en main, le général Denis Favier commente les différentes phases de l'opération de contre-terrorisme (c'est comme ça qu'ils disent) fictive menée par ses hommes au Centre français de formation des pompiers d'aéroport (C2FPA), à Coings (Indre, près de Châteauroux). Commandant du Groupe d'intervention de la gendarmerie nationale ? le fameux GIGN ?, l'homme sait de quoi il parle : c'est lui qui a dirigé, en décembre 1994, l'assaut réussi contre les preneurs d'otages algériens du vol Air France 8969, à Marignane (Bouches-du-Rhône).

« Il n'y a rien de pire qu'une prise d'otages dans un avion, avance Denis Favier. Alors l'objectif premier est d'aller le plus loin dans les négociations. » Mais quand « la crise s'installe dans la durée » ou que la vie des otages est en danger (voir ci-dessous), il faut y aller. « Durant les trente dernières années, le GIGN est intervenu sept fois sur des détournements », précise le général Favier.

Casqués et en noir de la tête aux pieds, six gendarmes s'approchent tranquillement, en marchant, du Boeing 747 du C2FPA, offert par Air France. Ils arrivent par l'arrière sans être vus par les terroristes. « Ils sont là pour prendre des renseignements, comme la hauteur exacte des portes de l'appareil, explique Denis Favier. Nous connaissons les hauteurs théoriques des portes de tout appareil, mais nous avons remarqué que suivant le poids présent dans un avion, elles peuvent varier. »

Cette approche effectuée, une trentaine d'autres gendarmes, identiques aux premiers, arrive ; toujours en marchant, toujours aussi tranquillement. « Lors de ce type d'attaque, quand la vie des otages n'est pas en danger immédiat (lorsque les preneurs d'otages n'ont pas lancé d'ultimatum, ndr), nous intervenons sans urgence. »

Sans bruit ? « le commandement se fait avec des signes » ?, les hommes en noir mettent en place une échelle sous chacune des trois portes, les ouvrent et, en même temps à l'avant, au milieu et à l'arrière, entrent en courant. Alors seulement les premiers sons, des hurlements, se font entendre : « Gendarmerie ! Les mains sur la tête. »

Geoffroy Jeay
geoffroy.jeay@centrefrance.com

[17°](#)

Mercredi 30 Septembre 2009 - 12h02

Mercredi 23 Septembre 2009

"Assaut délibéré" et "assaut d'urgence" contre avion détourné, le GIGN s'entraîne

En moins de trente secondes, dans un silence de cathédrale, 31 gendarmes du GIGN cagoulés, casqués et armés pénètrent dans le Jumbo par trois portes différentes à six mètres de haut, après avoir dressé des échelles pliantes sur les flancs de l'appareil.

Le GIGN, qui avait mené en décembre 1994 sur l'aéroport de Marignane la plus grande opération de libération d'otages sur un avion détourné, a simulé mercredi sur une ancienne base de l'OTAN, près de Châteauroux, deux impressionnantes opérations de contre terrorisme aérien.



Le groupe d'élite de la gendarmerie, qui compte désormais près de 400 hommes, inaugurerait un nouveau lieu d'entraînement autour d'un Boeing 747-200 d'Air France, définitivement immobilisé après 112.000 heures de vol.

L'appareil a été cédé par Air France au Centre français de formation des pompiers d'aéroport (C2FPA) installé sur une emprise de cette ex-base de l'OTAN. Sur ce site, les stagiaires du C2FPA s'entraînent à faire face, en grandeur réelle, à des feux d'avions, de réacteurs ou à l'évacuation des victimes d'un appareil en cas d'avarie ou d'accident.

Jusqu'à présent le GIGN s'entraînait une fois par mois pendant quelques heures à Orly ou à Roissy, sur des appareils en exploitation prêtés par des compagnies. Il dispose désormais de ce Jumbo pour perfectionner et répéter inlassablement les différentes méthodes d'assaut.

Ce mercredi, le commandant du GIGN, le général Denis Favier, distingue "assaut délibéré" et "assaut d'urgence".

Dans le cas de "l'assaut délibéré", où le GIGN décide lui-même de lancer son intervention, les gendarmes se glissent sous l'avion, déplient en moins de deux minutes quatre échelles mobiles, couplées sous deux portes situées à près de six mètres du sol. Une fois montés sur ces quatre échelles et sur la passerelle de l'avion, les 31 gendarmes ouvrent les trois portes et pénètrent dans l'appareil en criant "Gendarmerie !"

L'intérieur de l'appareil a été conservé avec les sièges des passagers et l'escalier qui mène au salon des premières, sur le pont supérieur. Il sera prochainement équipé de caméras qui enregistreront les entraînements du GIGN et des stagiaires du C2FPA.

"Les preneurs d'otages menacent de tuer un otage toutes les trente minutes et nous lançons un assaut d'urgence", explique le général Favier. En moins d'une minute, deux énormes 4X4 noirs de près de six tonnes, garés à deux cents mètres du Jumbo, s'approchent. Une douzaine de gendarmes sont serrés sur la plate-forme installée au dessus de chaque véhicule.

Tout près de l'avion, les plates-formes se déplient pour s'appuyer "au centimètre près", dit Denis Favier, sous la porte. Sur l'une des plates-formes, les gendarmes ouvrent sans difficulté la porte de l'avion. L'autre véhicule recule car la plate-forme n'est pas exactement à la bonne hauteur. Un vérin cède. Quatre gendarmes manquent d'être précipités six mètres plus bas avant de pénétrer dans l'avion ... par l'autre plate-forme.

Par Pierre-Marie GIRAUD CHATEAUROUX (AFP)



euronews

“Assaut délibéré” et “assaut d’urgence” contre avion détourné, le GIGN s’entraîne

afp, 2009/09/23 14:30



En moins de trente secondes, dans un silence de cathédrale, 31 gendarmes du GIGN cagoulés, casqués et armés pénètrent dans le Jumbo par trois portes différentes à six mètres de haut, après avoir dressé des échelles pliantes sur les flancs de l'appareil.

Le GIGN, qui avait mené en décembre 1994 sur l'aéroport de Marignane la plus grande opération de libération d'otages sur un avion détourné, a simulé mercredi sur une

ancienne base de l'OTAN, près de Châteauroux, deux impressionnantes opérations de contre terrorisme aérien.

Le groupe d'élite de la gendarmerie, qui compte désormais près de 400 hommes, inaugurerait un nouveau lieu d'entraînement autour d'un Boeing 747-200 d'Air France, définitivement immobilisé après 112.000 heures de vol.

L'appareil a été cédé par Air France au Centre français de formation des pompiers d'aéroport (C2FPA) installé sur une emprise de cette ex-base de l'OTAN. Sur ce site, les stagiaires du C2FPA s'entraînent à faire face, en grandeur réelle, à des feux d'avions, de réacteurs ou à l'évacuation des victimes d'un appareil en cas d'avarie ou d'accident.

Jusqu'à présent le GIGN s'entraînait une fois par mois pendant quelques heures à Orly ou à Roissy, sur des appareils en exploitation prêtés par des compagnies. Il dispose désormais de ce Jumbo pour perfectionner et répéter inlassablement les différentes méthodes d'assaut.

Ce mercredi, le commandant du GIGN, le général Denis Favier, distingue “assaut délibéré” et “assaut d'urgence”.

Dans le cas de “l'assaut délibéré”, où le GIGN décide lui-même de lancer son intervention, les gendarmes se glissent sous l'avion, déplient en moins de deux minutes quatre échelles mobiles, couplées sous deux portes situées à près de six mètres du sol. Une fois montés sur ces quatre échelles et sur la passerelle de l'avion, les 31 gendarmes ouvrent les trois portes et pénètrent dans l'appareil en criant “Gendarmerie !”

L'intérieur de l'appareil a été conservé avec les sièges des passagers et l'escalier qui mène au salon des premières, sur le pont supérieur. Il sera prochainement équipé de caméras qui enregistreront les entraînements du GIGN et des

stagiaires du C2FPA.

“Les preneurs d’otages menacent de tuer un otage toutes les trente minutes et nous lançons un assaut d’urgence”, explique le général Favier. En moins d’une minute, deux énormes 4X4 noirs de près de six tonnes, garés à deux cents mètres du Jumbo, s’approchent. Une douzaine de gendarmes sont serrés sur la plate-forme installée au dessus de chaque véhicule.

Tout près de l’avion, les plates-formes se déplient pour s’appuyer “au centimètre près”, dit Denis Favier, sous la porte. Sur l’une des plates-formes, les gendarmes ouvrent sans difficulté la porte de l’avion. L’autre véhicule recule car la plate-forme n’est pas exactement à la bonne hauteur. Un vérin cède. Quatre gendarmes manquent d’être précipités six mètres plus bas avant de pénétrer dans l’avion ... par l’autre plate-forme.

euronews propose à ses lecteurs un service de dépêches fourni par l’ Agence France-Presse. euronews n’apporte aucun changement à ce contenu.

Copyright 2009 Agence France-Presse. Tous droits réservés. Ce contenu ne doit en aucun cas être publié, diffusé, édité ou redistribué.

Dépêches AFP 09:13 Séisme et tsunami aux Samoa: au moins 75 morts, des villages "dévastés"

France

"Assaut délibéré" et "assaut d'urgence" contre avion détourné, le GIGN s'entraîne

SHARE

Paru le mercredi 23 septembre 2009 à 14:30 | 0 commentaire(s)



Photo : Alain Jocard

Membre du GIGN prenant part à un exercice, sur une base de l'OTAN près de Chateauroux, le 23 septembre.

En moins de trente secondes, dans un silence de cathédrale, 31 gendarmes du GIGN cagoulés, casqués et armés pénètrent dans le Jumbo par trois portes différentes à six mètres de haut, après avoir dressé des échelles pliantes sur les flancs de l'appareil.

En moins de trente secondes, dans un silence de cathédrale, 31 gendarmes du GIGN cagoulés, casqués et armés pénètrent dans le Jumbo par trois portes différentes à six mètres de haut, après avoir dressé des échelles pliantes sur les flancs de l'appareil.

Le GIGN, qui avait mené en décembre 1994 sur l'aéroport de Marignane la plus grande opération de libération d'otages sur un avion détourné, a simulé mercredi sur une ancienne base de l'OTAN, près de Châteauroux, deux impressionnantes opérations de contre terrorisme aérien.

Le groupe d'élite de la gendarmerie, qui compte désormais près de 400 hommes, inaugurerait un nouveau lieu d'entraînement autour d'un Boeing 747-200 d'Air France, définitivement immobilisé après 112.000 heures de vol.

L'appareil a été cédé par Air France au Centre français de formation des pompiers d'aéroport (C2FPA) installé sur une emprise de cette ex-base de l'OTAN. Sur ce site, les stagiaires du C2FPA s'entraînent à faire face, en grandeur réelle, à des feux d'avions, de réacteurs ou à l'évacuation des victimes d'un appareil en cas d'avarie ou d'accident.

Jusqu'à présent le GIGN s'entraînait une fois par mois pendant quelques heures à Orly ou à Roissy, sur des appareils en exploitation prêtés par des compagnies. Il dispose désormais de ce Jumbo pour perfectionner et répéter inlassablement les différentes méthodes d'assaut.

Ce mercredi, le commandant du GIGN, le général Denis Favier, distingue "assaut délibéré" et "assaut d'urgence".

Dans le cas de "l'assaut délibéré", où le GIGN décide lui-même de lancer son intervention, les gendarmes se glissent sous l'avion, déplient en moins de deux minutes quatre échelles mobiles, couplées sous deux portes situées à près de six mètres du sol. Une fois montés sur ces quatre échelles et sur la passerelle de l'avion, les 31 gendarmes ouvrent les trois portes et pénètrent dans l'appareil en criant "Gendarmerie !"

L'intérieur de l'appareil a été conservé avec les sièges des passagers et l'escalier qui mène au salon des premières, sur le pont supérieur. Il sera prochainement équipé de caméras qui enregistreront les entraînements du GIGN et des stagiaires du C2FPA.

"Les preneurs d'otages menacent de tuer un otage toutes les trente minutes et nous lançons un assaut d'urgence", explique le général Favier. En moins d'une minute, deux énormes 4X4 noirs de près de six tonnes, garés à deux cents mètres du Jumbo, s'approchent. Une douzaine de gendarmes sont serrés sur la plate-forme installée au dessus de chaque véhicule.

Tout près de l'avion, les plates-formes se déplient pour s'appuyer "au centimètre près", dit Denis Favier, sous la porte. Sur l'une des plates-formes, les gendarmes ouvrent sans difficulté la porte de l'avion. L'autre véhicule recule car la plate-forme n'est pas exactement à la bonne hauteur. Un vérin cède. Quatre gendarmes manquent d'être précipités six mètres plus bas avant de pénétrer dans l'avion ... par l'autre plate-forme.

Par Pierre-Marie GIRAUD © 2009 AFP 