

LE TRANSPORT AÉRIEN MILITAIRE





A la fin de la seconde guerre mondiale l'Armée de l'air met ses capacités de transport aérien au service de la Nation. Constituées de bombardiers transformés, B 26 Marauder et Halifax, et d'avions de transport, C 47 Dakota et Junkers 52, dès le 21 mai 1945, elles sont rassemblées au sein du **Groupement des moyens militaires de transport aérien**, le GMMTA.

Ces avions permettent de rapatrier des prisonniers déportés, de ramener en métropole des familles isolées par la guerre en Afrique du Nord et de transporter des combattants de la 1^{re} Armée française.

Puis le GMMTA se développe, se modernise, et fait face à des besoins en transport aérien qui croissent et se diversifient :

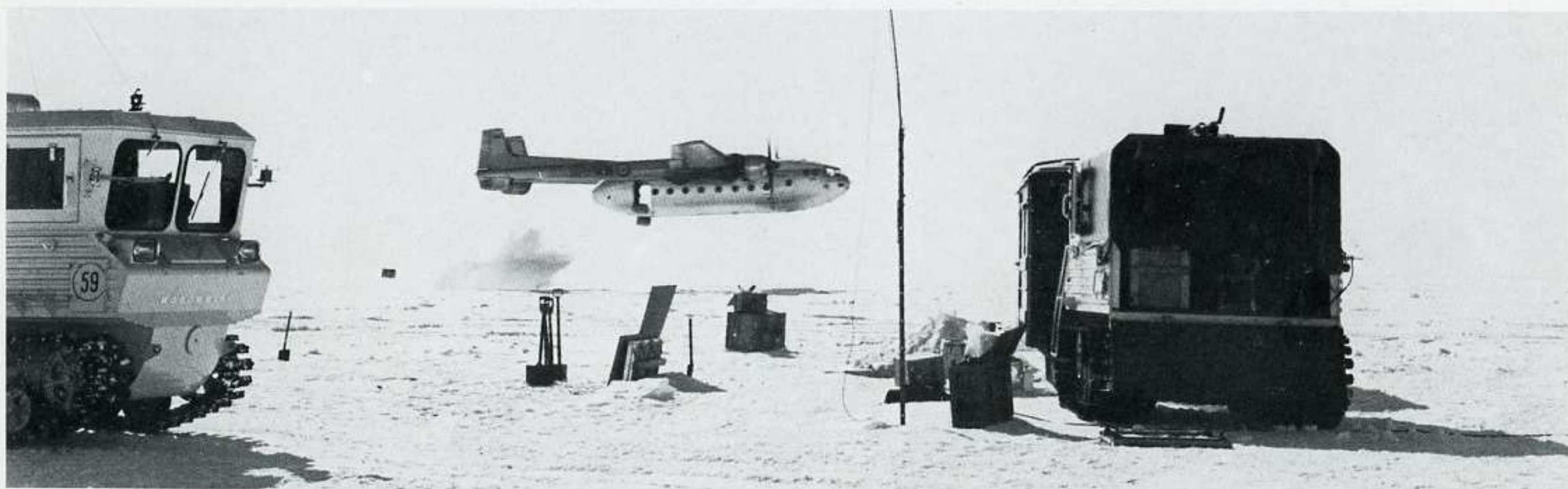
- besoins logistiques en métropole même et entre celle-ci et l'outre-mer,
- besoins opérationnels en Indochine puis en Afrique du Nord où le transport aérien se révèle être un outil indispensable au soutien et à la manœuvre des forces de surface.

Groupement de circonstances en 1945, Groupement d'unités aériennes spécialisées en 1958, le GMMTA voit son rôle consacré par la création, en 1962, du **Commandement du transport aérien militaire**.

Deux ans plus tard, le COTAM, un des grands commandements opérationnels de l'Armée de l'air, se renforce encore et regroupe la totalité des unités ayant vocation de transport aérien.

. *Un Dakota survole un poste au Tonkin (ECPA).*

. *Un Noratlas ravitaille les expéditions polaires françaises au Groenland (EPF).*





- *Noratlans du Centre d'instruction des équipages de transport (ECPA).*
- *Transall nouvelle génération de la 64^e Escadre (Sirpa Air).*
- *Section de Transall de la 61^e Escadre (Sirpa Air).*



Aujourd'hui comme hier la caractéristique du Transport aérien militaire est la **disponibilité**. La priorité allant à la Force nucléaire stratégique, il est prêt à intervenir également selon les directives gouvernementales au profit de l'ensemble de nos forces armées, de la Nation, de la communauté internationale. Ainsi, dans une même journée, parfois sur très court préavis, il peut larguer des troupes aéroportées sur une zone d'entraînement, évacuer d'urgence des blessés vers un centre spécialisé, assurer les déplacements de personnalités gouvernementales, effectuer des transports de matériels, et de personnel en métropole ou à travers le monde.

Une **variété de missions** qui confirme l'intérêt et les possibilités du Transport aérien ainsi que la souplesse d'emploi du COTAM.

Soutenir et participer

Dans tout conflit, ou crise, le succès des manœuvres opérationnelles et logistiques des forces dispersées en raison du risque nucléaire, dépend de leur rapidité d'action et de leur mobilité. On comprend le **rôle de premier plan** conféré au Transport aérien militaire chargé d'**assurer le soutien logistique de nos forces** et de **participer à leur manœuvre**.

En opérations, la logistique

Les impératifs de dispersion et de mobilité des forces, la vulnérabilité des voies de communication imposent le recours au Transport aérien militaire, seul capable d'acheminer rapidement à pied d'œuvre personnels et matériels en dépit des risques inhérents aux opérations.





La **mission type** de soutien logistique est l'**aéro-transport** qui selon les besoins, la nature des chargements et les caractéristiques de l'infrastructure s'effectue sur des distances variables, par avion isolé ou par avions groupés (éventuellement échelonnés en pont aérien). Toute la gamme des aéronefs de transport peut être utilisée.

En opérations, la manœuvre

La manœuvre des forces de surface implique la possibilité de concentrations rapides à partir de dispositifs dispersés utilisant une grande mobilité que seul permet le vecteur aérien.

Directe, la participation du Transport aérien militaire consiste en mises à terre de troupes engagées dès leur arrivée au sol, en mises en œuvres de postes de commandement volants, etc...

Indirecte, elle consiste en acheminement des renforts de personnels ou de matériel au profit de troupes déjà engagées, en mouvements d'unités, en évacuations sanitaires primaires, effectuées à partir de la zone de combat.

Dans un cas comme dans l'autre les **missions types** sont l'**aéroportage** – la mise à terre de troupes ou de matériels se fait par atterrissage sur des plates formes situées dans la zone d'engagement – et l'**aérolargage** – la mise à terre s'effectue par des parachutages sur des zones situées généralement en territoire hostile.

• *Largage à l'Ecole des Troupes aéroportées
(Adc Ehrmann - Sirpa Air).*

• *Protection d'une piste en opération
(ECPA).*





Missions en temps de paix

En temps de paix, la préparation des équipages à la mission du temps de guerre ou de crise s'effectue selon un cycle d'instruction rigoureux associé à des exercices et des manœuvres organisés dans un cadre interarmées.

De plus, **en temps de paix, la capacité de la flotte du COTAM est mise à profit** afin d'exécuter des transports de passagers et de fret pour le compte des Armées et des services. Bien que ce ne soit pas sa mission fondamentale, le COTAM rentabilise ainsi ses moyens aériens et permet à nos Armées de réaliser d'**importantes économies**.

Dès le temps de paix, afin d'être en mesure de faire face en permanence au rôle qui lui incombe en cas de menace, de crise ou de conflit, le Transport aérien militaire :

- élabore des **plans détaillés** en tenant compte de la variété des transports à accomplir : déploiements, opérations aéroportées, assistance rapide,
- conduit une **instruction adaptée** aux conditions d'exécution des missions prévisibles,
- évalue l'aptitude opérationnelle de ses unités grâce à des **exercices** et des **manœuvres** périodiques,
- assure les vols au profit de l'instruction et de l'**entraînement de nos troupes aéroportées**.

. Un DC 8-72, DC 8 remotorisé (Sirpa Air).

. Embarquement de nuit sur Transall (Sirpa Air).

. La mise en place du contingent français de la Force multinationale d'interposition à Beyrouth s'est faite par Transall (BA Solenzara).





L'entraînement suivi pour atteindre le niveau de qualification nécessaire, est effectué à l'occasion de stages dans des centres d'instruction spécialisés ou de façon continue au sein des unités aériennes dans le cadre de programmes d'instruction planifiés.

En fait **tout équipage** de transport aérien militaire doit être **apte à exécuter, avec le même degré de sécurité et d'efficacité toutes les missions de transport** logistiques et tactiques, ces dernières étant principalement des aéroportages ou aérolargages.

Dès le temps de paix, l'**assistance rapide** peut conduire le Transport aérien militaire à exécuter des missions destinées à renforcer, ou favoriser l'application de la politique d'aide à des pays amis.

L'aptitude professionnelle est attestée par l'attribution à tout membre d'équipage d'une double **qualification** "ligne" et tactique, confirmée par l'exécution de très nombreuses missions d'assistance rapide ou à caractère humanitaire, loin de la métropole, dans des conditions d'infrastructure difficiles, voire inexistantes.

Enfin, il peut être amené à mettre sur pied des **transports de remplacement** et acheminer des moyens de renfort pour assurer, en cas de crise grave, le bon fonctionnement de certains services publics indispensables à la vie de la Nation.

• *Alouette III lors d'opérations de sauvetage (EH "Pyénées").*

• *Transport de carburant sous "Puma" (CIEH).*

• *Préparation d'une mission d'entraînement (Sirpa Air).*





Le Commandement du Transport aérien militaire est implanté à Villacoublay. **Pour garantir souplesse d'emploi, efficacité et économie, ses unités sont bien réparties sur le territoire national, en métropole et outre-mer.**

Le général commandant le TAM dispose :

- d'un Etat-major responsable de la doctrine et des conditions d'emploi,
- d'une Direction technique animatrice de la politique d'entretien des matériels pour assurer une disponibilité maximale.
- d'un Centre d'opérations chargé de planifier, de préparer, et de coordonner les missions : le contrôle permanent de celles-ci est assuré grâce à un réseau de transmission dont la couverture est mondiale.

Les moyens aériens se répartissent en :

- escadres de transport dont l'emploi est coordonné pour obtenir le meilleur rendement,
- escadrons de transport, escadrons d'hélicoptères, escadrons mixtes dont l'emploi est confié aux commandements régionaux.
- Centres d'instruction des équipages pour garantir le haut degré de qualification du personnel.

. Nord 262 "Frégate" (ECPA).

. Evacuation sanitaire sur N 262 de l'EL 44 (Sirpa Air).

. Transall en mission basse altitude (Sirpa Air).





Le Centre opérationnel

Directement subordonné au général le Centre d'opérations du Transport aérien militaire (CO/COTAM) permet de **contrôler en permanence l'activité aérienne logistique** des unités de transport stationnées en métropole, quelle que soit la zone du monde couverte par cette activité.

Plus précisément, il :

- centralise toutes les demandes de transport formulées par les Armées et élabore les plans correspondants,
- déclenche les missions aériennes de transport, après en avoir défini les conditions d'exécution (opérationnelles, administratives et techniques),
- en contrôle le déroulement, grâce à d'importants moyens de transmission lui permettant à tout moment un contact direct avec les appareils en vol,
- recueille et exploite les comptes rendus des missions dont il tire des enseignements servant à améliorer l'exécution de ces dernières.

De plus, le Centre opérationnel se tient prêt à **préparer et déclencher**, dans des délais très courts, toutes **les missions inopinées** pouvant survenir dans le cadre des plans d'alerte, des missions d'intérêt général, des dépannages...

. Transall lors d'une mission humanitaire
(Adc Ehrmann - Sirpa Air).

. Préparation pour le vol (BA Orléans).

. Escale de nuit pour un DC 8 F
(Adc Degoul - Sirpa Air).



Stationnement des unités navigantes du COTAM

Escadres (Escadrons de transport - ET), Escadrons de liaison (EL).
Escadrons d'hélicoptères (EH).
Escadrons de transport outre-mer (ETOM).



Les unités aériennes

L'aviation de transport est articulée en Escadres, composées d'escadrons intégrés, ou en escadrons isolés.

De plus, pour satisfaire des besoins temporaires, à côté de ces unités organiques, peuvent être constituées, des unités de circonstances : Groupement de transport, Détachement de transport (DETAM).

- *Unités du COTAM : implantation.*
- *Largage de parachutistes (Adc Ehrmann - Sirpa Air).*
- *Aux Açores roulage vers la piste (Adc Degoul - Sirpa Air).*

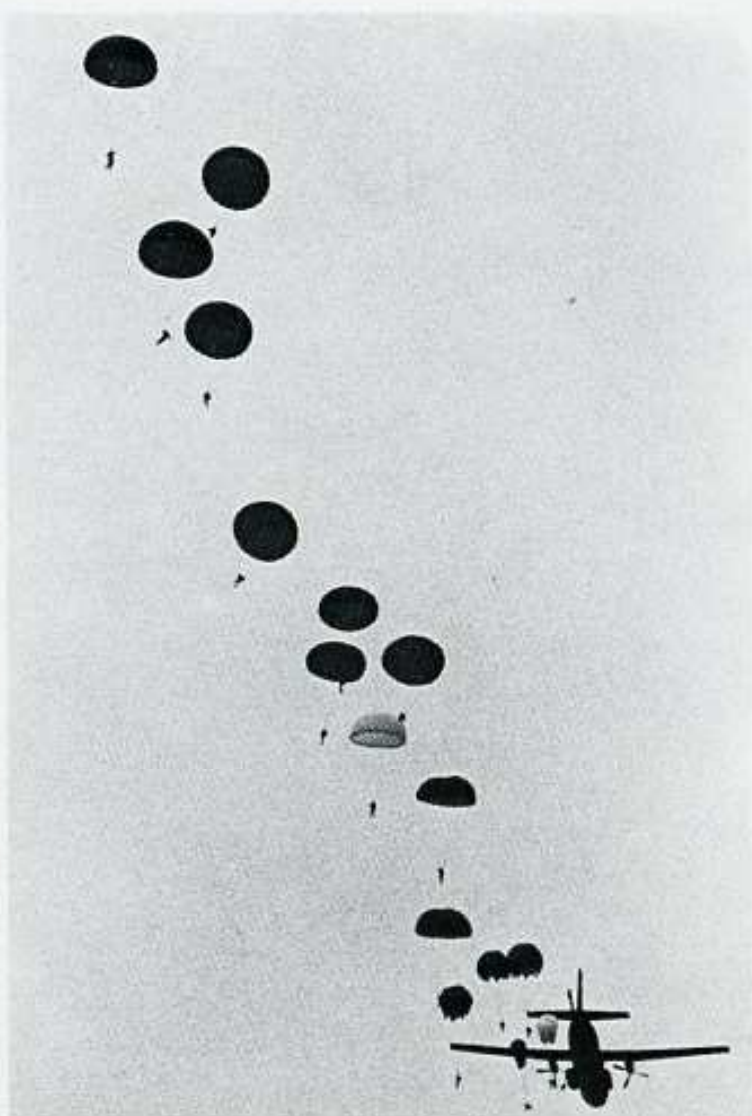
• **L'Escadre de transport** : unité d'emploi, comprend deux ou trois escadrons intégrés groupant le personnel navigant des différentes spécialités ainsi que des mécaniciens chargés de la mise en œuvre des appareils.

• **L'Escadron isolé**, d'organisation identique à celle d'un escadron intégré, mis pour emploi, en général, auprès d'une autorité particulière. Dans cette unité, les personnels mécaniciens assurent la mise en œuvre, le dépannage et l'entretien des appareils.

• **Les Centres d'instruction** : le Centre d'instruction des équipages de transport (CIET), le Centre d'instruction des équipages d'hélicoptères (CIEH), assurent aux divers stades de leur progression, la formation des équipages. Ces centres élaborent aussi les techniques de mise en œuvre et de conduite des aéronefs.

• **Les équipages** : la diversité des missions et les caractéristiques des matériels impliquent la présence à bord de chaque appareil de transport d'un équipage dont les membres sont choisis parmi les spécialités suivantes : pilotes, navigateur, radio-navigateur, mécanicien d'équipage dont le nombre et la qualité sont déterminés par la nature de la mission et le type de l'appareil.

Pour des missions particulières, l'équipage peut comprendre, en outre, des membres complémentaires : convoyeuse de l'air, médecin, infirmier, chef de soute, largueur, sauveteur-plongeur, observateur, personnel de sécurité cabine. Il est placé dans tous les cas sous l'autorité d'un commandant de bord seul responsable de l'exécution de la mission.





Les unités techniques

Elles ont pour rôle essentiel, d'assurer le maintien en condition des matériels et de soutenir en toutes circonstances les unités aériennes qui opèrent à distance.

Pour le COTAM du fait de l'ampleur du potentiel à régénérer annuellement, de l'importance de son parc aérien diversifié et géographiquement dispersé, **la maintenance présente une certaine originalité tant dans son organisation que dans son exécution.**

Ainsi sa caractéristique fondamentale est d'être centralisée : chaque catégorie de matériel aérien est traitée au niveau d'une "base mère" au travers d'une organisation comprenant :

- un groupe d'entretien et de réparation des matériels spécialisés (GERMAS),
- une équipe technique,
- un ensemble technique d'instruction spécialisée (ETIS).

Les aéronefs

Le COTAM dispose d'**un parc aérien** d'environ trois cents avions et hélicoptères, **bien adapté dans le domaine de l'aéromobilité** tactique.

Si depuis quelques années le nombre d'appareils et l'activité aérienne ont diminué, la capacité globale de transport se maintient à un niveau équivalent sur courte et moyenne distance et augmente à longue distance.

Cette évolution est obtenue grâce à la mise en service des C160 Transall de nouvelle génération capables d'être ravitaillés en vol et à la remotorisation des DC8 avec des turboréacteurs CFM 56 de la SNECMA.

La flotte des hélicoptères moyens, quant à elle, s'est améliorée, au cours des dernières années avec l'arrivée des SA 330 Puma. Dans l'avenir les "Alouette II" seront remplacés par des "Ecureuil".

• Puma du CIEH "Maurienne"
(Adj Ehrmann - Sirpa Air)

• GERMAS Transall à Orléans
(Adj Degoul - Sirpa Air)





Simple groupement d'appareils de transport sommairement équipés à la fin du second conflit mondial, le COTAM est devenu une force de combat, qui se prépare à toutes les formes d'action qui pourraient lui être demandées.

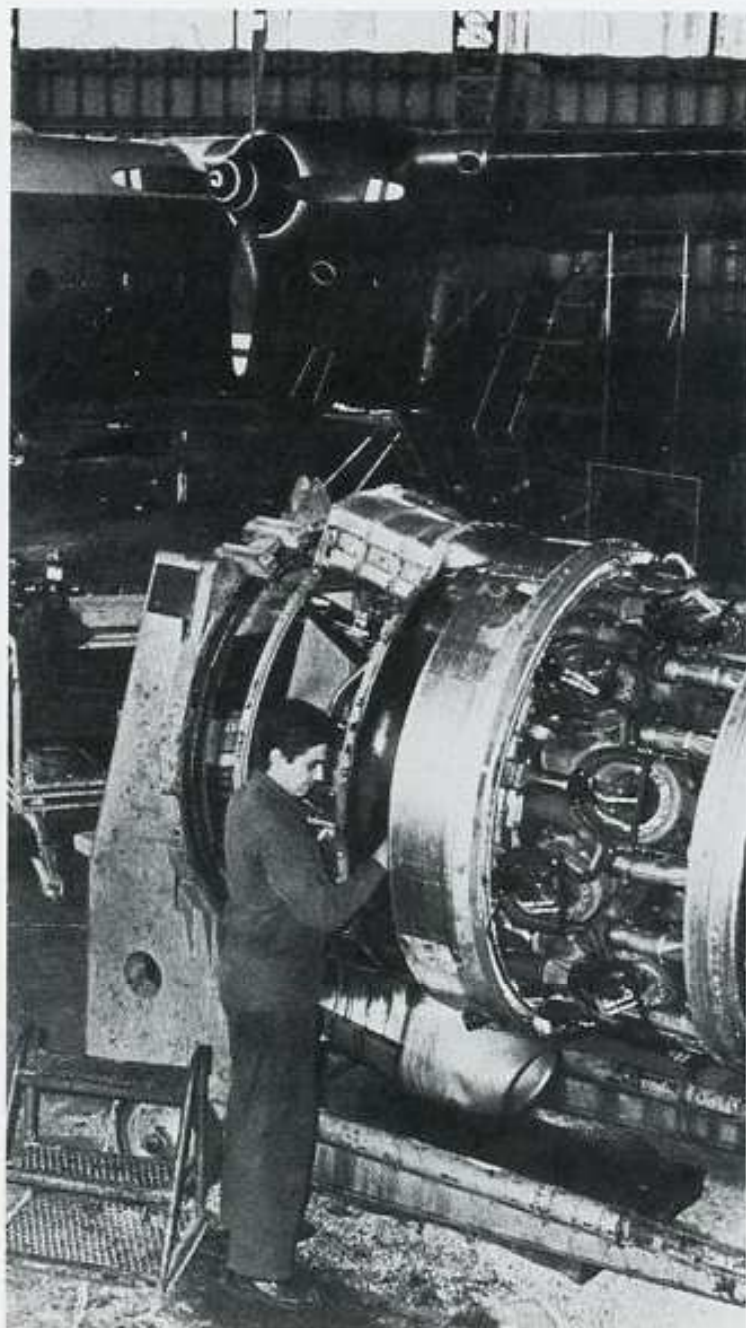
Sa mise en condition implique un entraînement intensif des équipages et l'entretien d'une flotte significative et équilibrée, afin d'**assurer aux Forces Armées une indispensable aéromobilité.**

En temps de paix cette flotte assure l'essentiel des transports des Armées et de la Gendarmerie. Cette activité permet de rentabiliser un matériel conçu pour un emploi du temps de guerre et confirme la compétence et la disponibilité des équipages et des mécaniciens du COTAM, en particulier au cours des missions humanitaires ou d'assistance décidées par le Gouvernement.

• *Mystère 20 au décollage (Sirpa Air).*

• *GERMAS Noratlas à Toulouse
(Adc Ehrmann - Sirpa Air).*

• *En plein désert : un Transall et un
Noratlas (61^e Escadre).*



Capacités

La valeur opérationnelle du TAM peut être appréciée grâce à deux critères principaux qui sont les capacités de transport et d'emport instantané.

- La capacité de transport, tonnage pouvant être acheminé sur un itinéraire donné pendant un temps donné, s'exprime en tonnes-kilomètres ou passagers-kilomètres par jour. Elle est fonction :

- des aéronefs et leurs caractéristiques,
- des facilités de mise en œuvre aux escales (chargement, déchargement, ravitaillement),
- des impératifs inhérents à la maintenance,
- du nombre d'étapes et de leur durée, et, par le fait, du nombre d'équipages disponibles.

- La capacité d'emport instantané représente le total des charges pouvant être enlevées à un moment donné et pour une destination déterminée par les aéronefs disponibles. Exprimée en tonnes, elle est un critère essentiel d'efficacité d'une flotte militaire.



ERRATUM

- page 9 - 12ème ligne - Lire : « «ligne» et «tactique» »
- page 11 - 2ème titre de photo - à la place de EL 44 lire «ETE 44»
- page 13 - Titre - Lire «Le Centre d'opérations»
 - 3ème ligne : supprimer «logistique»
 - 14ème ligne : lire « , le Centre d'opérations »
- page 14 - depuis la fermeture de la Base de CHAMBERY en 1985, le CIEH «MAURIENNE» est implanté à TOULOUSE
 - à la place de EL lire «ETE (Escadron de Transport et d'Entraînement)»
 - à la place de ELAS lire «ETS (Escadron de Transport et de Sauvetage)»
 - à EVREUX ajouter « EE «AUBRAC» (Escadron Electronique) »
 - à METZ ajouter « EE «DUNKERQUE» »
 - à TOULOUSE ajouter « CIEH «MAURIENNE» »
 - à VILLACOUBLAY 65ème Escadre ajouter «COMMERCY»
- page 17 - paragraphe «Les aéronefs»
 - 1ère ligne - lire «d'environ deux cent soixante avions et hélicoptères,»
 - 10ème ligne - remplacer « . Dans l'avenir « Ecureuil » . »
par « . Les ALOUETTE II et III sont remplacées progressivement par des «ECUREUIL» . »
- page 19 - 1er titre de photo - lire « Mystère 20 à l'atterrissage.....»
 - 7ème ligne - supprimer « et de la Gendarmerie »

Animation/conception : Lcl F. Prigent

Maquette : Avt J. Breton, Avt A. Millet

Photo couverture : Sirpa Air

Imprimerie Nationale

**N° 8 Ip/82/Sirpa "Air" - Armée de l'air BCRE/B3.
(IN 2829102T79)**

