

## ARRIVÉE DU 1<sup>ER</sup> MRTT PHÉNIX à Istres le 19 Octobre 2018.

**AIR** AU CŒUR DES UNITÉS



*Florence Parly, ministre des Armées, ici aux côtés du général Philippe Lavigne, a tenu à saluer l'arrivée de l'A330 Phénix, les aviateurs et tous ceux qui ont œuvré à sa mise en œuvre.*

Depuis fin septembre, l'Armée de l'air est officiellement dotée d'un nouvel aéronef : l'A330 Phénix. Premier avion « couteau suisse » stratégique, il a fait une arrivée remarquée sur la base aérienne d'Istres le 19 octobre dernier.

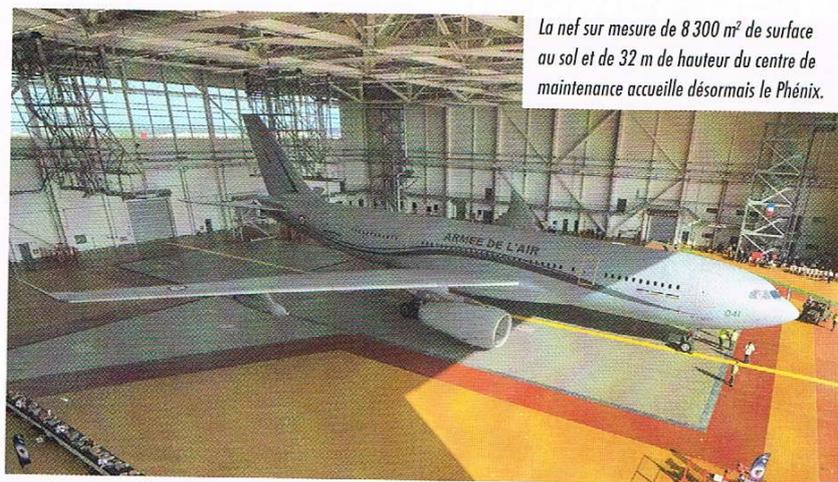
# ARRIVÉE DE L'A330 PHÉNIX

Par le *lieutenant Lise Moricet*

# DISSUASION RENFOR



« Cette livraison de l'A330 Phénix n'est pas qu'un symbole, c'est aussi le signe d'une armée qui entre de plain-pied dans la modernité, qui disposera des meilleurs équipements, des meilleures capacités », a déclaré Florence Parly, ministre des Armées, vendredi 19 octobre sur le tarmac de la base aérienne 125 d'Istres. En présence du général Philippe Lavigne, chef d'état-major de l'Armée de l'air, des présidents des commissions de la défense du Sénat et de l'Assemblée nationale, ainsi que de nombreux parlementaires, élus et autorités civiles et militaires, Florence Parly a accueilli et baptisé le nouvel aéronef tant attendu par les aviateurs. L'événement revêt un caractère historique : « Son baptême sous nos yeux répond à l'arrivée, il y a 55 ans, du premier C-135 dans l'Armée de l'air », a précisé le général Philippe Lavigne pour sa part. Aboutissement d'un projet de modernisation des Forces aériennes stratégiques (FAS) lancé en 2014, l'A330 Phénix est conçu sur un modèle d'avion civil pour répondre aux besoins très spécifiques de l'Armée de l'air. Depuis son arrivée le 28 septembre 2018, il est mis en œuvre par



La nef sur mesure de 8 300 m<sup>2</sup> de surface au sol et de 32 m de hauteur du centre de maintenance accueille désormais le Phénix.

les aviateurs du centre d'expertise aérienne militaire (CEAM). En 2019, il appartiendra à la 31<sup>e</sup> escadre de ravitaillement et de transport stratégique (EARTS) stationnée sur la base aérienne 125. Courant 2019, la base du sud-est devrait recevoir un deuxième exemplaire. Conformément à la loi de programmation militaire 2019-2025 et au souhait de la ministre des Armées d'accélérer leur livraison, 12 avions Phénix seront livrés d'ici à 2023. La cible à atteindre a été rehaussée à 15.

Polyvalent et moderne, le Phénix démontre une capacité d'allonge remarquable et sera capable de mener des missions dites mixtes, c'est-à-dire une mission de ravitaillement en vol, du transport stratégique et du transport aéromédicalisé en même temps. Il pourra, par exemple, convoier quatre Rafale à Djibouti en 7 heures avec 88 personnes à bord (à titre de comparaison, le C-135 ne peut transporter que quinze passagers et convoier deux Rafale).

# ÉE, HUB AUGMENTÉ



© M. Courtillet / Armée de l'air



Intégrées au cockpit et piloté par un air refueling operator, les consoles de boomer comportent chacune cinq écrans de recopies vidéos.

Sa particularité multirôle fait d'ores et déjà de l'aéronef non seulement un pilier de la composante aéroportée de la dissuasion nucléaire, mais aussi un atout de choix dans l'exécution des missions de l'Armée de l'air. Dès la livraison du deuxième avion, la capacité aéromédicalisée, dite Medevac, comportant dix modules Morphée (contre huit pour le C-135 FR) et CM30 (configuration médicale de 30 à 40 patients), sera opérationnelle.

Le phénix est parfaitement adapté à la mission de dissuasion nucléaire, sa raison d'être. À l'aide de deux nacelles de ravitaillement souples, il est capable de ravitailler en vol simultanément deux chasseurs, tandis que la perche rigide située en point central de l'avion lui permet de ravitail-

## Toute une base aérienne en action

ler des aéronefs d'envergure supérieure, comme l'E-3F, ainsi que tous les chasseurs équipés du système ravitaillement «réceptacle» (comme le F16 américain). Aux commandes, un équipage composé de seulement deux pilotes: le *monitoring pilot* et le *flying pilot*, avec un changement majeur par rapport au C-135FR, qui réside dans la console boomer équipée de deux stations de recopies vidéos placées juste derrière les commandes de vol, au cœur du cockpit. L'opérateur de ravitaillement

en vol (ORV), désormais appelé «*air refueling operator*» (ARO), est directement intégré au cockpit de l'aéronef, quel que soit le mode ravitaillement: point central ou nacelles extérieures. De plus, commandant de bord et copilote ont la possibilité de visualiser également les phases de ravitaillement sur un écran, au niveau des commandes de l'avion.

Si son arrivée révolutionne les opérations aériennes, il en est de même pour la base aérienne hôte. Autant de ruptures qui nécessitent une adaptation hors du commun. «*Nous sommes au stade de la réception du premier ensemble, c'est donc tout un écosystème qui se met en place petit à petit*», indique le colonel Pierre Gaudillière, commandant la base aérienne 125. La réactivité de la base aérienne a permis une arrivée sans encombre et dans les délais impartis sans interruption aucune de l'activité opérationnelle permanente de la base.

«*Il était impensable d'arrêter la dissuasion qui est mise en œuvre ici depuis 1964*», précise le colonel Pierre Gaudillière. Aussi, les avions que le Phénix est appelé à remplacer ne seront pas retirés du service tant que les nouveaux avions n'auront pas été livrés et déclarés opérationnels.

Avec plus de 60 mètres d'envergure, une transformation des infrastructures a été réalisée en un temps record, avec notamment la création d'un nouveau centre de maintenance. Chantier pharaonique, c'est actuellement le plus gros projet d'infrastructure



Multirôle, le Phénix est capable de mener des missions de ravitaillement en vol et de transport stratégique.

de l'Armée de l'air et le deuxième plus gros projet d'infrastructure du ministère des Armées. Trois ans de conception par des ingénieurs et techniciens du service d'infrastructure de la Défense (SID) ont été nécessaires et un peu plus de quinze mois de travaux achevés fin septembre 2018. Le tout réalisé sous conduite d'opération et maîtrise d'œuvre interne du SID par seulement quatre personnes pour suivre et coordonner tout le chantier, dont un aviateur, le lieutenant Maxime. «*La pièce maîtresse est un bâtiment de 92 x 90 m de côté, soit 8300 m<sup>2</sup> de surface au sol, hauteur de 32 m, pouvant accueillir un Phénix.*» De part et d'autre, des ateliers sur deux étages, des bureaux administratifs qui accueilleront le personnel dès la fin de l'année 2018. Ce centre de maintenance flamboyant neuf comporte également sept bâtiments annexes de 3350 m<sup>2</sup>: servitude, poste d'accueil et de filtrage, aire de lavage pour avion, stockage d'éléments pyrotechniques, etc. À l'extérieur, c'est un parking avions prévu pour cinq Phénix qui est sorti de terre. La réfection de toute la chaussée aéronautique, pistes et zones de taxiway, a également été entreprise. Ces chantiers se poursuivront pendant des années, au rythme des livraisons des appareils.

# Un pilier de la composante aéroportée de la dissuasion nucléaire

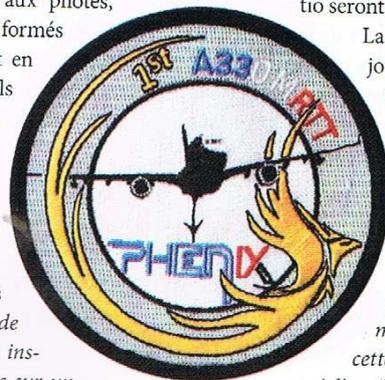


«Nous allons ouvrir de nouvelles voies de circulation pour faire d'Istres un véritable hub de transit, grâce notamment à une nouvelle escale aérienne», détaille le colonel Pierre Gaudillière. Dans les années à venir, un deuxième centre de maintenance verra le jour ainsi qu'un bâtiment dédié à la formation et au maintien des compétences des équipages, grâce aux futurs simulateurs de vol. Autre avancée, le *Hydrant System* permet d'avitailer les aéronefs directement par le sol. Il est mis en œuvre par le service des essences des armées (SEA), qui a mené de front la rénovation du dépôt des essences de la base aérienne. Enfin, une nouvelle escale sera entièrement créée, capable d'accueillir jusqu'à 100 000 passagers annuellement au lieu de 10 000 aujourd'hui. «C'est un véritable aéroport régional qui se construit. Une fois fini, ce dernier sera comparable à celui de la ville de Grenoble.»

Une montée en puissance qui passe aussi par la réorganisation de la 31<sup>e</sup> escadre. En absorbant dès 2021 les missions des A310 et A340 de l'escadron de transport 3/60 «Estérel» et du groupe de ravitaillement en vol 2/91 «Bretagne», le Phénix entraînera à terme la création de deux nouveaux escadrons regroupant les deux anciens. «Le

premier escadron Phénix sera créé en septembre 2019», ajoute le lieutenant-colonel Guillaume Michel, à la tête de l'équipe de marque, responsable de la mise en œuvre du nouvel avion. Dès 2023, les avions A340 militaires seront transférés à Istres, tandis que les A310 seront progressivement réformés jusqu'en 2022. Quant aux pilotes, au nombre de huit déjà formés en Grande Bretagne et en Australie notamment, ils sont issus aussi bien du C-135 ravitailleur que de l'A310 et l'A340 de l'«Estérel». Une formation d'une durée d'un an pour les pilotes provenant de différents horizons. «En fonction de l'origine des pilotes, les instructeurs insisteront plus sur un aspect ou sur un autre. Un ancien pilote d'A340 devra davantage se focaliser sur l'environnement tactique et l'approche réalisée par les chasseurs, tandis qu'un pilote de C-135 fera plus le focus sur l'avionique, différente d'un l'avion à l'autre.» Cette année d'instruction sera complétée par cinq semaines de stage dispensées à Séville en Espagne,

notamment sur simulateur de vol. Formés par les équipes d'Airbus, les ARO, issus également du GRV ou de l'«Estérel», ont eu un parcours de formation sensiblement similaire. Une fois en poste, ils formeront à leur tour les futurs ARO de l'escadron Phénix. Dès l'année prochaine, des équipages ab initio seront recrutés.



La base d'Istres a de beaux jours devant elle. Elle deviendra un véritable hub logistique aérien des armées. Sa montée en puissance devrait durer cinq ans. «Il va falloir continuer à construire et accueillir pour pouvoir soutenir la montée en puissance de cette flotte, conformément à l'accélération de la livraison», détaille le colonel Pierre Gaudillière. Autant de défis de taille que les aviateurs devront relever: ils devront former le personnel tout en poursuivant les missions des C-135 sur les théâtres d'opérations extérieures, maintenant la posture permanente de sûreté et la permanence de la mission de dissuasion nucléaire. ■