

## Les Alcyons à la BA 107 Villacoublay le 23 Mai 2019

*J'avais pourtant juré de ne plus jamais mettre les pieds sur un site militaire le dernier jour de mon service national à l'Ecole Navale de Brest en 1992. Mais l'eau a coulé sous les ponts depuis, je continue à faire mon lit au carré et à cirer régulièrement mes chaussures.*



Plus sérieusement, quand la grande muette décide de relancer une opération de communication avec les aéro-clubs voisins, il n'y a pas à se poser de questions. C'est l'occasion de tordre le cou à des idées toutes faites sur leurs missions, leurs moyens, et même leur arrogance pour certains, et de comprendre l'impact de tout cela sur notre activité, et donc de cohabiter intelligemment. Un grand merci à Sandy d'avoir permis à 12 d'entre nous (parmi d'autres PPL venus d'autres clubs) de passer toute la journée sur la base aérienne 107 de Villacoublay. Merci à Daniel S, Julien C et Michel R pour avoir complété ce compte rendu free style.

### Un peu d'histoire

Dès les années 1884, ballons et aérostats seront testés sur le plateau de Villacoublay. Plus tard, en 1910, s'installeront 4 écoles de pilotage aux noms prestigieux : Breguet, Lambert, Morane, Nieuport. Utiles pour l'escadrille de combat et d'observation créée en 1914. La base deviendra officiellement militaire en 1936, l'Armée de l'air, pour rappel étant créée en 1934. Villacoublay tel que nous la connaissons aujourd'hui date de 1960, dans sa configuration mais aussi sa mission principale : le transport de nos « hautes autorités gouvernementales ».

La plateforme est ouverte H24, se situe à 12 km et à... 15 minutes de l'Elysée (en convoi

présidentiel bien sûr !). En fonction de la mission, on y croisera des Falcons de tailles diverses, un TBM 700, des Pumas et Super Pumas, des Fennec et EC 135 et EC 145. Beaucoup plus rarement, l'A330 présidentiel : la piste ne fait que 1800 mètres sur 45 mètres de large.

Quelques chiffres officiels :

- 15 avions
- 24 hélicoptères
- 2 600 militaires et civils
- 15 000 mouvements annuels (ce n'est pas CDG, clairement)

### Direction maintenant la tour de contrôle



Nous passons devant la toute nouvelle tour qui sera opérationnelle l'année prochaine. Ce ne

sera pas un mal tellement la tour actuelle est vétuste.

La peinture s'écaille un peu plus avec le passage, lors de notre visite, de deux Rafale (parfait timing, merci !). En terme d'équipements, on se croirait dans un Buck Danny (époque Hubinon et Charlier), c'est vintage !

La photo parle d'elle-même. En salle d'approche, le radar primaire est couplé à un antique poste qui permet de visualiser les masses métalliques importantes et les nuages en les faisant correspondre autant que faire se peut aux aéronefs équipés d'un transpondeur. Plus utile, un écran plus moderne (en couleur, s'il vous plaît !) affiche l'ensemble des aéronefs évoluant en Île-de-France, à partir des radars primaires et secondaires de la région : a priori le même type de visualisation qui aide depuis quelques années nos contrôleurs de Saint-Cyr et Toussus. Enfin, un antique poste (hélas en panne ce jour-là) permet de rares approches « GCA », où c'est le contrôleur qui guide le pilote en temps réel par radio pour rejoindre l'axe d'approche : de quoi éveiller quelques vieux souvenirs, tant à certains pilotes qu'aux contrôleurs pour qui ce vieux système fait partie des basiques appris en école !



### **On monte à la vigie**

Un peu plus haut, l'accès à la vigie nous permet de découvrir un beau panorama sur la base et ses environs, malgré la hauteur assez modeste de cette vieille tour de contrôle. Là encore,

quasi pas d'électronique, les jumelles et les strips sont les meilleurs alliés des contrôleurs. Nous avons également droit à une démonstration de la lampe à signaux (vous savez les fameux signaux lumineux verts, rouges etc. que l'on doit apprendre au théorique), opérationnelle bien que jamais utilisée en pratique.



Très à la mode, la menace des drones est réelle. Indétectable au radar en raison de leur taille, l'armée teste plusieurs systèmes mais nous n'en saurons pas plus. On apprend que, lors du dernier défilé du 14 juillet, un drone a descendu les Champs Elysées. Les militaires « se bornent » à signaler l'évènement (brouiller les ondes a ses limites) pour enquête.

L'organisation est assez classique : fonctionnement H24, sessions de 5 heures par personne avec une rotation toutes les 1h30 sur les différents métiers : gestion des plans de vols, surveillance des consoles. Et en haut du bâtiment se trouve une équipe de 2 à 3 personnes en permanence. Le tout assuré par seulement 17 personnes, qui ne manquent pas d'ironiser sur le statut privilégié de leurs collègues du civil !

En VFR, nous restons loin de Villacoublay et globalement les contrôleurs constatent que les pilotes de l'ouest parisien sont plus habitués qu'en province à naviguer sous contrainte. Ils constatent également que l'apparition de RMZ, de radar chez nous et autres mesures ont contribué clairement à une amélioration de nos comportements.

Le QFU ici est dicté par le QFU d'Orly, proximité oblige.

La charge de travail est très variable. Par moment, elle peut être très intense et cela se traduit par des temps de réaction très longs pour les pilotes de Toussus notamment en IFR. Priorité donnée au Président ainsi qu'au 1<sup>er</sup> ministre. En période électorale ou de tensions diverses, nos édiles voyagent beaucoup !

Le défilé du 14 Juillet est un exercice comme un autre sans difficulté majeure. Belle modestie quand on gère en simultané une centaine d'appareils. Il existe 12 stacks qui convergent au top départ. Ce dernier est donné quand le Président s'assoie.

Pas un mot ne sera échangé sur les mouvements de certaines unités type RAID.

L'intégralité des échanges se fait en anglais. Le niveau d'anglais est testé régulièrement. Les contrôleurs que nous rencontrons sont des adjudants très expérimentés avec plusieurs campagnes à leur actif. Contrairement à certains contrôleurs civils, ici personne ne pilote (on aime l'aviation, mais juste autrement).

On a tendance, vu de Paris, à oublier que la France est en guerre. Ici, ce n'est pas un concept. Nos interlocuteurs sont d'abord des soldats avant d'être des contrôleurs, des médecins, des cuisiniers.

Aussi, quand on demande quels sont leurs meilleurs souvenirs, il y a « du joyeux » : le retour de l'équipe de France de foot victorieuse. Il y a « du baroque » : le passage de la Reine d'Angleterre avec la couleur de son chapeau assortie à celle de son avion. Tous les grands de ce monde passent par Villacoublay. Et il y a « du très triste » : l'arrivée des cercueils de combattants, des « frères d'armes ».

### Visite de l'escadrille EH 3.67 « Parisis »

Vous les avez vus en démonstration au Bourget ou à la Ferté. Ou alors, vous les avez croisés dans notre espace de jeu...



Cette unité a été créée en 1964 et mobilise sur 4 sites en France 12 hélicoptères Fennec. Prêt à décoller en 7 minutes, un équipage a 2 missions principales : nous aider (SAR pour Search & Rescue) et neutraliser les menaces (MASA pour Mesures Actives de Sécurité Aérienne).

Quelques chiffres sur 2017 :

3 000 événements SAR : 31 sur des opérations aéronautiques dont 22 liés à des accidents aériens. 10 morts, 16 blessés, 12 indemnes  
Impliqués : 8 avions, 3 hélicoptères, 6 ULM, 2 planeurs, 3 ballons et parapentes

Partons du principe que si on est arraisonné, c'est qu'on se trouve à un endroit où on n'est pas censé être. Passage en VSV contraint, vol on top avec couche qui a la mauvaise idée de se souder, NOTAM pas lu (important : qui lit vraiment les AIC en plus des sup AIP ? Sur 50 PPL présents, personne n'a levé la main !).

A retenir : on continue de piloter sereinement, on obéit au panneau (parlons nous sur 121.5), on atterrit là où le Fennec nous dit d'atterrir.



Et SEULEMENT après, on débriefe. Le plus souvent (sauf si c'est la 5<sup>ème</sup> fois), c'est un simple rappel à la Loi.

Vous voulez jouer ? Il ne vaut mieux pas !



L'équipage se compose de 4 personnes : 2 pilotes, un maître de tir et un tireur d'élite. Sur instruction du 1<sup>er</sup> ministre, l'autorisation de tir est donnée si vous ignorez le tir de semonce à balles traçantes devant l'appareil. Résultat garanti à 200 mètres de distance maximum même avec vent relatif ! Ce cas, à la connaissance de nos interlocuteurs ne s'est pas encore produit. L'équipage peut aussi se passer de l'autorisation en cas de légitime défense ou de danger immédiat mettant en risque la vie d'autrui.

Le Fennec a une autonomie de 2h30, un plafond de 12 000 pieds et une vitesse (c'est son point faible) de 100 nœuds.

2 choses à retenir :

- Les Yvelines sont le territoire d'entraînement de l'unité basée à Villacoublay. Nous les croisons régulièrement, mais parfois ils sont en opération. Chaque seconde compte. Ne nous formalisons pas de leur absolue priorité, peut-être qu'un jour nous serons ravis de les voir au plus vite.
- Le numéro de téléphone « 191 » qui est celui du Centre de Coordination de Sauvetage Aéronautique : un avion n'est pas rentré / un aéronef se trouvant à un endroit où il ne doit pas se trouver / tout fait quelconque vu par un

PPL qui pourrait causer à autrui un dommage : on s'inquiète mais surtout ON APPELLE !



Nous terminons la journée par une présentation d'un dispositif aérien renforcé. C'est un ensemble de mesures prises lors d'évènements importants : défilé du 14 juillet, salon du Bourget, Cop 21 etc...

Cela nous concerne directement car nous voyons fleurir les SUPAIP parfois sur des périodes longues (entraînements avant le salon du Bourget). Il est recommandé d'être ultra vigilant et d'encore mieux préparer ses vols.

En termes de dispositif :

Au sol, sur la région parisienne : des radars supplémentaires, des missiles sol-air, mais aussi des guetteurs humains scrutant le ciel, et des brouilleurs de fréquence contre les drones.

En vol 1 AWACS, 5 Epsilon, 3 Fennec et 3 Rafale. Sans oublier un drone REAPER venu de Cognac qui évolue en principe entre le niveau 150 et 200.

En résumé, la journée fut dense et très instructive. Elle sera reconduite l'année

prochaine. Je ne peux que vous recommander d'y aller !

Laurent Chérif

