

« Notre mission : protéger la population »

« Au jour le jour nous nous efforçons à la fois de limiter les nuisances sonores de nos appareils tout en réalisant nos missions. Et notre première mission, notre raison d'être, c'est de protéger les populations, les Français », justifie le colonel Lyautey à propos des évolutions aériennes qui occasionnent des nuisances.

Cette mission, depuis 1961 sur la base de Cognac, est de former tous les pilotes de chasse français à la fois de l'armée de l'Air et de la Marine, entre autres les futurs pilotes de Rafale, Mirage 2000.

Pour ce faire, la base dispose de trois types d'appareils : des Grob 120, équivalents à des avions de club, des Pilatus qui remplacent les Epsilon et même les Alphajet (à réaction). Et des drones comme ceux utilisés en opérations extérieures, notamment pour Barkhane.

« Une fois par jour pendant 40 minutes » Les trois types d'appareils évoluent au-dessus des Niortais, mais seuls les 17 Pilatus font du bruit. *« Cet appareil permet des manoeuvres qui s'apparentent à ce qu'on fait sur un avion de chasse, poursuit le commandant de la base. Dans le même temps, notre activité en vol est plus faible que dans les années 80, 90 ou 2000, avec 40 % de l'apprentissage qui s'effectuent aujourd'hui sur simulateur. Mais on ne peut pas former un pilote uniquement sur simulateur. De même qu'on ne peut pas évoluer sur mer, parce que les élèves ont besoin de repères au sol, et parce que les espaces en mer sont occupés par les bases de Cazaux et Mont-de-Marsan. »* Cognac est contraint dans un espace aérien de 13.000 km² délimité entre Royan, La Rochelle, Limoges, Angoulême et Poitiers, et divisé en plusieurs secteurs. Les vols de perfectionnement par escadrilles de deux avions sont répartis de sorte à ce que chaque secteur ne soit perturbé, en moyenne, qu'une fois par jour pour une durée de 40 minutes. Avec en perspective d'occuper des zones plus au nord et au sud, « libérées » par les bases de Tours et de Cazaux, et qui viendront « soulager » par conséquent celles aujourd'hui survolées.

Commentaire de BA709.FR (le 14/05/21)

- Les Grob 120 (et non "Grod") ont un impact sonore tout à fait important, en particulier lorsqu'ils sont utilisés en voltige au-dessus de point fixes. Nous mettrons sur le site une vidéo le démontrant.

- Pressée de le faire, l'administration militaire opère dorénavant sur l'océan (bien que marginalement). Lorsqu'il s'agit de tourner en rond pendant une heure à la poursuite d'un autre appareil, ou bien de s'exercer à la voltige, les secteurs maritimes peuvent tout à fait contribuer à la formation des pilotes, en complément de missions au-dessus du sol. A ce jour, l'usage des zones maritimes n'excède pas quelques pourcents.

- La publicité faite autour de la "protection de la population" (la sécurité n'est-elle pas un thème si prisé, sinon alimenté ?) doit être relativisée. Sur notre territoire, la protection du territoire par l'armée de l'air (et en particulier les centrales nucléaires - bien qu'on ait réalisé à présent que leur vulnérabilité est bien plus large que celles liées aux attaques d'aéronefs) concerne 8 avions de chasse (sur un total de 200). On est donc loin de la formation de 30 pilotes par an, qui sont en fait majoritairement destinés à des opérations à l'étranger.

En réalité, l'armée oeuvre tout autant - et le revendique - aux ventes d'armes massives de la France (3ème pays exportateur, par habitant, après Israël et la Russie), en s'en faisant les démonstrateurs, qu'à la "protection des populations" mise en avant par la Nouvelle République. Cette industrie a pour noms EADS, SAFRAN, THALES, NAVAL GROUP, DASSAULT. Cette dernière et ses rafales y tient une place tout à fait importante dans le cas de l'armée de l'air. Le pantouflage des militaires dans cette industrie matérialise cette étroite imbrication. C'est ainsi qu'on peut voir un ancien général employé par EADS se faire le défenseur des "valeurx pilotes" lorsqu'ils sont critiqués dans une pétition défendant le marais poitevain...