

BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES



Edition Chronologique

PARTIE PERMANENTE

Armée de l'air

INSTRUCTION N° 800/DEF/EMAA/3/OPS/OPE

relative à l'instruction aérienne dans les unités de chasse et de reconnaissance.

Du 7 août 1990

INSTRUCTION N° 800/DEF/EMAA/3/OPS/OPE relative à l'instruction aérienne dans les unités de chasse et de reconnaissance.

Du 7 août 1990

NOR D E F L 9 0 5 7 1 0 7 J

Modifié par :

Instruction 1289 /DEF/EMAA/B/EMP/CDT/ADJ/FORM du 13 mai 2004 (BOC, p. 3160).

Texte abrogé :

Instruction n° 800/DEF/EMAA/3/OPS/OPE du 13 septembre 1989 (BOC, p. 4865).

Classement dans l'édition méthodique : BOEM 778.1.2.1.

Référence de publication : BOC, p. 2994.

1. PRÉAMBULE : LES MISSIONS DES UNITÉS AÉRIENNES DE CHASSE ET DE RECONNAISSANCE.

1.1. Dans le concept de la défense militaire du territoire national, des départements et territoires outre-mer, et des intérêts extérieurs du pays :

- en temps de paix ou de crise, la totalité des unités de chasse peut être conduite à participer à la sûreté aérienne de l'espace national ;
- en temps de guerre, les unités de chasse et de reconnaissance peuvent être amenées à effectuer :
 - des missions de chasse ;
 - des missions de reconnaissance ;
 - des missions d'assaut en appui ou non des forces terrestres ;
- enfin, en cas d'intervention à l'extérieur, les unités aériennes de combat peuvent participer à la protection et à l'appui des forces engagées, intervenir seules contre des éléments hostiles, ou participer à la défense aérienne d'un territoire.

Dans ces conditions, et compte tenu de leur nombre relativement limité, les unités de chasse et de reconnaissance doivent être capables d'exécuter des missions de chasse et des missions d'assaut ou de reconnaissance, et d'affirmer les capacités de mobilité stratégique des armes aériennes.

1.2. En revanche, la complexité des systèmes d'armes et la recherche de l'efficacité maximum dans l'exécution des missions, imposent la spécialisation de chaque unité dans une mission donnée (chasse, assaut ou reconnaissance).

1.3. Ces deux impératifs contradictoires conduisent à définir, pour chaque unité aérienne de chasse ou de reconnaissance :

- une mission principale que l'unité doit être capable d'exécuter en utilisant les possibilités offertes par les performances de ses appareils de combat, de leurs équipements et de leur armement ;
- une ou plusieurs missions secondaires que l'unité doit être capable d'exécuter dans des conditions « simplifiées ».

1.4. Si la définition d'une mission principale et d'une ou plusieurs missions secondaires, pour chaque unité, ne préjuge pas de son emploi réel en temps de guerre, elle conditionne cependant les plans d'emploi initiaux et, par voie de conséquence, la conduite de l'instruction aérienne.

2. L'INSTRUCTION AÉRIENNE.

2.1. But.

L'instruction aérienne dispensée dans les unités de chasse et de reconnaissance vise à garantir :

- l'efficacité maximum des unités dans la mission principale ;
- la possibilité d'effectuer dans des conditions satisfaisantes les missions secondaires ;
- la sécurité des équipages et du matériel dans toutes les phases de la progression.

2.2. Principes de la conduite de l'instruction.

2.2.1. L'instruction repose essentiellement sur la répétition :

- d'exercices de base [voltige, vol sans visibilité (VSV), approche mauvaise visibilité (AMV)...] ;
- de « missions-types d'entraînement » (navigation, manœuvre) ;
- de « missions-types opérationnelles », conçues pour chaque unité à partir des missions principale et secondaire, dont elles définissent notamment, au niveau des équipages, les conditions d'exécution et les modes d'action retenus ;
- de tirs air-air et air-sol.

2.2.2. L'instruction est conduite par phases, au sein des unités :

- *phase de progression* où la priorité est donnée à la préparation des équipages à la qualification supérieure ;
- *phase tactique* où la priorité est donnée à l'entretien et au perfectionnement des équipages dans leur qualification, ainsi qu'à l'étude des tactiques.

3. PROGRESSION PILOTES.

Le cycle d'instruction est divisé en quatre phases :

3.1. Phase 1. Transformation sur avion d'armes du pilote de combat (PC).

Entièrement programmée, elle s'applique à tout pilote non transformé sur le type d'avion de son unité quelle que soit sa qualification. Sa durée peut toutefois être réduite en tenant compte de l'expérience aérienne préalablement acquise (programme de transformation réduit).

En fin de transformation, le pilote doit posséder une connaissance suffisante de son matériel et de ses performances dans le cadre d'une utilisation normale et de secours.

3.2. Phase 2. Formation du pilote de combat opérationnel (PCO).

Au cours de cette phase, le pilote est entraîné en vue d'acquérir la qualification « pilote de combat opérationnel ».

Le pilote de combat opérationnel doit être apte à effectuer la mission principale de l'unité :

- en solo, si la mission se fait par avion isolé ;
- en équipier, si la mission se fait en patrouille.

3.3. Phase 3. Formation du sous-chef de patrouille (SCP).

Au cours de cette phase, le « pilote de combat opérationnel » est entraîné en vue d'acquérir la qualification de sous-chef de patrouille.

Le sous-chef de patrouille doit être apte à la conduite au combat d'une patrouille légère dans l'exécution des missions de l'unité.

Cette qualification sanctionne le premier stade de polyvalence et l'aptitude du pilote à la fonction d'instructeur.

3.4. Phase 4. Formation du chef de patrouille (CP).

Le chef de patrouille est un pilote dont l'autorité, l'expérience aéronautique et les qualités professionnelles doivent lui permettre :

- de conduire au combat plus de deux avions, dans toutes les missions de l'unité, y compris dans un cadre d'interventions extérieures à distance stratégique, illustrant la capacité de projection des unités de chasse et de reconnaissance ;
- de tenir également le rôle d'instructeur dans toutes les missions de l'unité ;
- d'améliorer son efficacité au combat par le perfectionnement des tactiques.

4. PROGRESSION NAVIGATEURS.

(Modifié : instruction du 13/05/2004).

Le cycle d'instruction est divisé en quatre phases :

4.1. Phase 1. Transformation système de navigation de combat (NC).

Entièrement programmée, cette phase doit permettre au jeune navigateur d'acquérir une parfaite connaissance du système de navigation et des performances en utilisation normale et dégradée.

4.2. Phase 2. Formation du navigateur de combat opérationnel (NCO).

Au cours de cette phase, le navigateur est entraîné en vue d'acquérir la qualification de « navigateur de combat opérationnel ».

Le navigateur doit être apte à effectuer la mission principale de l'unité en utilisant toutes les capacités de l'unité.

4.3. Phase 3. Formation du sous-chef navigateur (SCN).

Au cours de cette phase, le navigateur de combat opérationnel est entraîné en vue d'acquérir la qualification de sous-navigateur. Le sous-chef navigateur doit être apte à effectuer :

- les missions de l'unité ;
- l'instruction des jeunes navigateurs ;
- les vols en équipage avec des pilotes expérimentés en transformation.

4.4. Phase 4. Formation du chef navigateur (CN).

Le chef navigateur est un navigateur dont l'autorité, l'expérience aéronautique et les qualités professionnelles doivent lui permettre :

- de tenir le rôle d'instructeur au sol et en vol dans toutes les missions de l'unité. Il peut se voir attribuer le rôle de « chef de mission », y compris dans un cadre d'interventions extérieures à distance stratégique illustrant la capacité de projection des unités de chasse et de reconnaissance ;
- d'améliorer son efficacité au combat par le perfectionnement des tactiques.

5. CONTRÔLE DE L'INSTRUCTION.

Le contrôle de l'instruction porte, par unité et par phase de progression, sur les mission-types, les exercices de base et les tirs dans les conditions suivantes :

5.1. Un nombre limité de « missions-types opérationnelles » que chaque membres d'équipage doit effectuer à une fréquence définie afin de *maintenir et de garantir* son aptitude à exécuter la mission principale et la ou les missions secondaires dans les conditions correspondant à sa qualification.

5.2. Un nombre limité de « missions-types d'entraînement » et de « missions-types opérationnelles » que chaque membre d'équipage doit effectuer afin de progresser d'une phase à l'autre.

5.3. Un nombre limité d'exercices de base et de tirs, que chaque membre d'équipage doit effectuer à une fréquence définie, selon sa qualification.

6. RESPONSABILITÉS.

(Modifié : Instruction du 13/05/2004).

6.1. L'état-major de l'armée de l'air.

Fixe les missions des unités (principale et secondaire), et pour chacune d'elles, l'armement utilisé.

Définit :

- les phases de la progression des équipages ;
- les conditions à remplir pour l'acquisition des qualifications correspondantes [inst. 801 /DEF/EMAA/3/OPS/OPE du 13 septembre 1989 (BOC, p. 4868).]

Accorde les allocations de munitions d'exercice et de guerre pour l'entraînement au tir.

6.2. Le grand commandement.

6.2.1. Établit, par unité et par qualification :

- les conditions détaillées d'exécution des missions principale et secondaire ;
- la liste des « missions-types opérationnelles » et, pour celles qui visent à garantir l'aptitude de chaque membre d'équipage à exécuter, dans sa qualification, les missions de l'unité, leur fréquence ;
- la liste des « missions-types d'entraînement » ;
- la nature et la fréquence des exercices de base et de tir.

6.2.2. Fixe par unité la répartition des phases de progression et des phases tactiques et, pour ces dernières, en définit les thèmes.

6.2.3. Détermine, pour l'accès aux qualifications supérieures :

- le nombre minimum et la nature des *missions-types opérationnelles* imposées pour obtenir ces qualifications, ainsi que les modalités de leur contrôle ;
- les épreuves au sol imposées pour obtenir la qualification *PCO* ou *NCO*.

6.2.4. Contrôle l'instruction quantitativement et qualitativement.

6.3. Le commandant d'escadron.

Est responsable de la conduite et du contrôle de l'instruction de son unité dans le cadre du programme établi par le grand commandement.

Coordonne l'instruction menée au niveau des escadrilles.

Détermine le nombre mensuel de « missions-types opérationnelles » et des « missions-types d'entraînement » qui permettent aux membres d'équipage de *progresser* d'une phase à l'autre ou de se perfectionner.

6.4. Le commandant d'escadrille.

Ordonne l'exécution progressive des différentes missions.

Veille à la stricte application des ordres de vol.

Vérifie la préparation des missions et en contrôle l'exécution.

Contrôle la progression de chacun de ses membres d'équipage.

7. DOCUMENTS DE CONDUITE ET DE CONTRÔLE DE L'INSTRUCTION.

(Modifié : Instruction du 13/05/2004).

Les documents de conduite et de contrôle de l'instruction sont :

- le tableau de contrôle de l'instruction ;
- le cahier d'ordres et de travail aérien.

7.1. Le tableau de contrôle de l'instruction

est établi par le grand commandement conformément aux dispositions énoncées au point 5.

7.2. Le cahier d'ordres et de travail aérien

est utilisé pour :

- exposer les ordres détaillés du commandant d'escadrille ;
- transcrire les ordres éventuels des centres d'opérations ;
- consigner les comptes rendus de missions et les critiques du travail aérien exécuté.

Les ordres de vol sont rédigés conformément à l'INS IV 22.

Pour le ministre de la défense et par délégation :

Le général de corps aérien, major général de l'armée de l'air,

VALLAT.