



EART 2025 : TEST EN VRAIE GRANDEUR POUR L'EATC

L'European Air Refuelling Training (EART) est un exercice organisé tous les ans par l'EATC (European Air Transport Command, commandement européen du transport aérien) pour tester ses capacités de ravitaillement en vol. L'édition 2025, la onzième, s'est déroulée aux Canaries du 17 au 31 octobre derniers.

Sous une structure unique de deux cents personnes implantée à Eindhoven, aux Pays-Bas, l'EATC fédère les moyens de transport aérien de sept pays de l'ouest de l'Europe : l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la France, l'Italie, le Luxembourg et les Pays-Bas. Sa flotte est composée d'une très grande variété d'avions : A310 espagnols, A400M allemands, belges, espagnols, français et luxembourgeois, C-130H hollandais et français (à l'exception de

ceux de l'ET 3/61 « Poitou »), C-130J/KC-130J allemands, français et italiens, CN235 français (hors DOM-TOM), C-295 espagnols, C-27J et KC-767 italiens, A330 MRTT français, espagnols et de la MMU (Multinational MRTT Unit), plus divers appareils de transport d'autorités (A330 français et Gulfstream 650 hollandais, A321neo allemands, Falcon 7X belges et Falcon 900 espagnols), dont certains capables de missions d'évacuation sanitaire. D'ici fin 2027, ce parc devrait être complété par le premier des cinq

Au large des îles Canaries pendant EART 2025, ce KC-767 italien vient de ravitailler deux EF-18M espagnols de l'Ala 12 de Torrejón (un monoplace et un biplace), une photo prise dans le cadre d'un reportage réalisé pour un magazine français. La coopération européenne à tous les niveaux !



► L'Espagne est l'un des sept pays réunis au sein du commandement européen du transport aérien (EATC). Ici, un A400M de l'Ejército del Aire y del Espacio surpris en finale sur la base de Saragosse, en 2023.

↓ Le KC-767 italien au décollage de Lanzarote pendant EART 2025. Visible à l'arrière-plan, l'un des cent dix volcans qui façonnent les superbes paysages de cette île des Canaries.

KC-390 commandés par les Pays-Bas, des bi-réacteurs qui remplaceront progressivement les vieux C-130H de la KLu.

Commandement multinational

L'EATC est un commandement multinational permanent chargé d'optimiser l'emploi des capacités mises en commun par les nations membres. Sa direction est assurée alternativement par la France et par l'Allemagne. « Nos trois grands domaines d'action sont le transport aérien, le ravitaillement en vol et l'évacuation aéromédicale, explique le général Franck Mollard, commandant de l'EATC. En moyenne, nous supervisons huit mille missions par an, représentant plus de deux cent mille passagers et environ trente mille tonnes de fret transportés. L'EATC collecte les demandes, planifie l'ac-

tivité de l'ensemble de la flotte, attribue les missions par unité et par avion et en contrôle le bon déroulement, tout en assurant une mutualisation et une gestion centralisée pour répondre efficacement aux besoins stratégiques et tactiques. Nous gérons une flotte de plus de cent quatre-vingts appareils répartis sur treize bases aériennes, dont cent A400M, dix-sept A330 MRTT et vingt-six C-130. C'est considérable, et cela permet de relativiser les critiques sur le supposé manque de capacités de transport en Europe. »

Vingt-quatre heures sur vingt-quatre, trois cent soixante-cinq jours par an, le MICON (Mission Control, le PC missions de l'EATC) supervise le déroulement des missions et cherche des solutions quand une difficulté surgit, par exemple un avion bloqué en douane à Honolulu ou en panne sur un terrain extérieur



lointain. « Les décisions opérationnelles reposent sur un processus totalement intégré, reprend le général Mollard. Les nations mettent des moyens à notre disposition – dans le jargon militaire interallié nous appelons cela un transfert d'autorité sur une flotte – et la division opérationnelle de l'EATC alloue les missions aux aéronefs en fonction de leurs capacités, des priorités, des besoins opérationnels et des ressources disponibles. Ce travail s'appuie sur des systèmes de gestion partagés et totalement informatisés, sur des procédures standardisées garantissant sécurité, interopérabilité et traçabilité. Les orientations stratégiques sont fixées par un comité de gouvernance qui regroupe les chefs d'état-major air des sept nations et qui détermine le cadre politique et les directives adressées au commandant de l'EATC. » Notons que le transfert d'autorité est

réversible à tout moment, chaque pays pouvant récupérer sans délai un ou plusieurs appareils pour des missions particulières. Ainsi, bien que tous les A400M français soient théoriquement mis à la disposition de l'EATC, certains d'entre eux sont régulièrement retirés, notamment pour des opérations spéciales au profit du « Poitou ».

Au besoin, en complément des moyens militaires, l'EATC peut faire appel à des sociétés privées : « Nos documents opérationnels prévoient des interfaces avec des prestataires civils, notamment pour des services de logistique, d'escale ou de transit, ajoute le général Mollard. Certains pays partenaires complètent eux aussi leurs capacités militaires par des contrats civils ; par exemple, Luxembourg Air Rescue opère très régulièrement pour le compte de l'EATC dans le domaine de l'évacuation

► Les A330 MRTT de l'armée de l'Air et de l'Espace (AAE) sont souvent utilisés par l'EATC pour les activités de transport. Ils restent toutefois mobilisables en permanence par les Forces aériennes stratégiques pour les missions liées à la dissuasion.

↓ L'AAE participe régulièrement aux exercices EART. Ici, un Phénix de la 31^e EARTS de retour de mission à Lanzarote.





↑ Un A400M et deux F-16AM belges photographiés lors du 80^e anniversaire du jour J, en juin 2024, à Arronanches-les-Bains.

aéromédicale. D'autres ont plus occasionnellement recours à des moyens civils qu'ils peuvent mutualiser au sein de l'EATC. L'emploi de prestataires civils se fait toujours dans le respect des procédures nationales et de celles de l'EATC. »

Programme « Lighthouse »

Dans le cadre du programme « Lighthouse » (phare), l'EATC regroupe plusieurs projets en un seul pour une meilleure et plus souple utilisation de ses avions : « Nous profitons du fait de partager des flottes communes pour rechercher une harmonisation des procédures de maintenance et de mise en œuvre tout en conservant les critères stricts de la navigabilité, poursuit le général Mollard. Notre objectif, et

nous nous en approchons, est de pouvoir faire entretenir ou dépanner un A400M français sur une base avancée par des techniciens belges sous l'égide d'un responsable technique espagnol tout en utilisant des pièces détachées allemandes. C'est bien sûr un exemple, mais cela vous donne une idée de ce que nous voulons réaliser. »

Mais « Lighthouse » a une ambition plus vaste qui ne se limite pas qu'à la maintenance : « Le projet englobe aussi la préparation et le chargement des palettes afin de respecter des contraintes d'arrimage et de centrage, y compris pour des cargaisons sensibles ou dangereuses telles que des munitions, de l'oxygène ou des matériels contenant des batteries au lithium, explique le général Mollard. Tout est standardisé pour que les nations de l'EATC travaillent exactement de la même façon, depuis la rédaction des manifestes de passagers ou de la documentation du cargo jusqu'aux procédures de largage de charges lourdes. Nous allons bien plus loin que ce que préconise l'Otan, avec un degré d'intégration bien supérieur. Mais c'est parfois très complexe. Le cas des livraisons par air constitue un exemple typique de cette complexité car le nombre de combinaisons de modèles de parachutes et de types de charges, y compris blindés légers, véhicules tactiques, pièces d'artillerie ou engins du génie, est presque infini. Les parachutes pour les personnels sont aussi très variés, mais un parachutiste allemand avec une voile allemande peut maintenant sauter d'un A400M belge ou français, car presque tout est déjà fait pour l'A400M. Nous progressons vite sur l'A330

↓ A400M allemand et français se partagent le parking de la BA 123 d'Orléans. La coopération entre toutes les nations européennes est très forte dans la communauté de l'A400M.



MRTT et, à la demande de l'Italie, nous avons commencé à travailler sur le C-130J, un processus qui a été prioritaire pour faciliter et accélérer le largage d'aides humanitaires par les Super Hercules de l'escadron franco-allemand « Rhin » au profit de la population de Gaza au pic de la crise alimentaire. Enfin, « Lighthouse » vise à harmoniser les systèmes de préparation de missions de l'A400M. C'est relativement simple pour toutes les fonctionnalités basiques liées à la trajectoire et aux timings, mais beaucoup plus compliqué pour tous les aspects de guerre électronique et de programmation des séquences de leurrage-brouillage qui se heurtent au sceau du secret. Néanmoins, nous progressons pas à pas. »

ATARES

Le système ATARES (Air Transport and Air-to-air Refuelling and other Exchanges of Services) permet d'échanger des prestations entre pays sans avoir à effectuer des transferts d'argent. C'est donc également un moyen de paiement dont la référence monétaire est l'heure de vol de C-130, appelée EFH (Equivalent Flight Hour) dans le jargon militaire, avec des taux de conversion prédéterminés : l'heure d'A400M est fixée à deux EFH, celle d'A330 MRTT à trois EFH et celle de C-27J à 0,92 EFH. Cet accord va au-delà de l'EATC car il englobe pas moins de vingt-huit États. C'est un système très efficace qui contribue à faciliter la coopération entre alliés. Pour s'en convaincre, il suffit de repenser au convoi vers l'Europe des premiers F-35 danois réalisé avec l'appui d'un Phénix français.



Au total, une vingtaine d'heures de vol fut accumulée par l'AAE, permettant d'obtenir en compensation une soixantaine d'heures de vol d'Hercules danois. Mais ATARES autorise aussi des fractionnements. Par exemple, un pays qui aurait besoin de faire parvenir rapidement une pièce détachée de 200 kg à Djibouti, en vue de réparer un bateau en escale, pourrait, pour 0,1 EFH, la faire transporter par un avion d'un autre pays effectuant une liaison vers la Corne de l'Afrique. Ainsi, il éviterait d'utiliser l'un de ses propres appareils pour acheminer un colis aussi léger. On imagine l'échelle des économies réalisées grâce à ce type de mutualisation.

↑ Un C-130J Super Hercules français au break. L'escadron franco-allemand d'Évreux occupe désormais une place importante dans l'EATC.

↓ La taille impressionnante des hélices de cet A400M espagnol au roulage à Lanzarote donne une idée des performances élevées du quadrimoteur, véritable couteau suisse du transport aérien militaire européen. Les nacelles de ravitaillement en vol sont visibles sous les points extérieurs de voilure.





↑ Le KC-767 italien dispose d'une perche rigide et de trois paniers souples : un sous le fuselage et deux sous les ailes. Ces équipements en font un ravitailleur polyvalent.

↳ Les parkings de la base de Lanzarote sont suffisamment grands pour accueillir deux avions-citernes. Ici un A400M espagnol et un A330 MRTT français.

Pendant les émeutes en Nouvelle-Calédonie, les moyens lourds français furent massivement engagés pour transporter des forces de sécurité intérieure à Nouméa, au moment où la France avait entamé son retrait du Tchad. Cette dernière fit donc appel à ses partenaires de l'EATC qui reprirent à leur compte une grande partie des missions vers l'Afrique. Cette assistance de nos alliés a donné lieu à une compensation de plusieurs centaines d'EFH.

Les enseignements du conflit en Ukraine

L'EATC suit la situation en Ukraine avec attention : « Cette guerre souligne l'importance de la supériorité aérienne, le conflit s'étant enlisé parce qu'aucun des deux belligérants n'a été capable d'acquiescer le contrôle du ciel, explique le général Mollard. Pour l'EATC, il convient de réfléchir à l'emploi de la mobilité aérienne

quand l'espace aérien reste contesté, de renforcer l'adaptabilité et la résilience de nos chaînes de commandement et de nos structures, d'envisager de revoir l'organisation des évacuations et des capacités aéromédicales dans des volumes importants, et de garantir la disponibilité des moyens de ravitaillement en vol et de transport pour soutenir les efforts des alliés. Plus largement, nous devons nous concentrer sur les problématiques liées à la mobilité militaire en Europe, et pas seulement par air, qui plaident pour une accélération de la coordination multinationale. En outre, le partage continu des retours d'expérience doit être généralisé afin d'anticiper les besoins futurs. »

Combat de haute intensité

L'EATC est mandaté par ses nations membres et il n'appartient pas à la chaîne de commandement de l'Otan ; son positionnement en si-

tuation de crise majeure dépendrait donc des décisions politiques nationales et des directives reçues. Néanmoins, depuis quelque temps, il a développé un concept de travail en relation beaucoup plus étroite avec les structures alliées, notamment l'AirCOM (Commandement aérien allié) à Ramstein et le DACCC (Centre déployable de commandement et de contrôle aériens) à Poggio Renatico, afin d'offrir aux nations tout un éventail de possibilités pour organiser la chaîne de commandement du transport aérien en cas de déclenchement d'une opération majeure en Europe. L'EATC est donc un outil très flexible qui saura s'adapter et assurer ses missions dans un contexte Otan ou au profit d'une coalition *ad hoc*.

Comme le reste des armées alliées, l'EATC se prépare au combat de haute intensité et au retour à des modes d'action spécifiques. « Nous adaptons continuellement notre organisation, nos tactiques, nos procédures et nos manuels en coordination avec les nations partenaires afin d'accroître résilience, réactivité et interopérabilité de la mobilité aérienne militaire, reprend le général Mollard. Deux projets structurants y contribuent particulièrement. Le premier, le concept de Deployed-EATC, a été testé récemment durant une semaine sur une autre base. Il vise à démontrer et à renforcer la capacité de déploiement de la partie opérationnelle de l'état-major de l'EATC afin d'être



en mesure de poursuivre immédiatement l'ensemble de l'activité ailleurs que depuis la base d'Eindhoven, quoi qu'il puisse arriver. Le second porte sur le rapprochement récent avec l'AirCOM et avec certaines nations partenaires afin de coordonner les efforts en cas de mise en œuvre du concept Agile Combat Employment de dispersion des flottes. Des officiers de l'EATC participent très régulièrement à ces travaux sous l'égide de l'AirCOM. Ces efforts sont complétés par des exercices multinationaux réguliers et par une mise à jour permanente des doctrines pour garantir la continuité des missions dans un contexte de haute intensité. »

↑ Mirage F1 préservé à l'entrée de la base de Lanzarote, souvenir d'un temps pas si lointain. Aucun chasseur de ce type n'y était basé en permanence, mais des déploiements temporaires y furent parfois organisés.

EATC : bref historique

En 1999, durant les sommets de Washington (Otan) et d'Helsinki (UE), un déficit capacitair européen en matière de mobilité aérienne militaire fut souligné. Une première initiative de partage et de mise en commun fut lancée dès 2010, d'abord portée par l'European Air Group (EAG) puis par l'European Air Transport Command (EATC). Elle atteignit rapidement sa pleine capacité opérationnelle et se renforça par étapes successives : adhésions de nouvelles nations, élargissement des tâches et formalisation de procédures communes et de manuels opératoires. Depuis sa création, l'EATC a conduit des dizaines de milliers de missions de transport stratégique et tactique, de ravitaillement et d'évacuation médicale, soutenant les engagements et déploiements de l'Otan et de l'UE (opérations extérieures ou humanitaires). Le bilan de ses activités annuelles laisse apparaître des volumes particulièrement significatifs et témoigne de son rôle crucial notamment dans la zone Pacifique (lors des émeutes en Nouvelle-Calédonie), dans l'océan Indien (après le passage du cyclone Chido à Mayotte) ou sur le flanc est de l'Europe. **HPG**

Aux Canaries

Chaque année, l'EATC programme et supervise plusieurs exercices dont : « Dust in the Wheels » (poussière dans les roues), pour les opérations depuis des terrains sommaires ;

↓ Seuls les Casa CN235 français stationnés en métropole sont rattachés à l'EATC. Ceux déployés dans les territoires d'outre-mer dépendent des commandements territoriaux locaux.





➤ Les A400M impressionnent par leur capacité à effectuer des décollages à forte pente de montée, un avantage évident en zone hostile pour se soustraire à la menace des missiles sol-air et des armes de petits calibres.

↓ Un chef de soute espagnol d'A400M remplit des documents à la fin d'une mission. Les équipages d'A400M des nations européennes bénéficient d'un niveau de formation et d'entraînement très proche.



DART (Disabled Aircraft Recovery Training), pour l'entraînement à la récupération d'un avion planté dans la boue ou victime d'une sortie de piste ou d'un affaissement de son train d'atterrissage ; et EART (European Air Refueling Training), consacré au ravitaillement en vol selon les standards de l'Otan, organisé aux Canaries les années impaires et sur d'autres sites les années paires. L'archipel espagnol abrite deux bases de l'Ejército del Aire y del Espacio (EdAE) : Gando, à Grande Canarie, et Lanzarote, sur l'île du même nom.

Quatre tankers opéraient depuis Lanzarote pour l'EART 2025 : un A400M espagnol, un KC-767 italien et deux A330 MRTT (un de la MMU et un de l'AAE). Cette force résolument

multinationale avait pour mission de soutenir les chasseurs engagés au départ de Gando dans l'exercice « Ocean Sky » qui rassemblait, en plus des EF-18M et EF2000 de l'EdAE, des Su-30 indiens, des F-15E américains et des F-16 grecs et portugais. Le parking de la base de Lanzarote – coincée entre la mer et le relief volcanique tourmenté de l'île – étant trop petit pour accueillir les quatre tankers d'un coup, le KC-767 était stationné en zone civile au moment de notre reportage, alors que le MRTT de la MMU avait regagné Eindhoven pour des raisons opérationnelles.

Une zone immense

Pour un exercice de grande ampleur comme l'EART, ce déploiement lointain aux Canaries donne aux participants la garantie d'accès à un espace aérien immense permettant des entraînements productifs dans des conditions réalistes, à partir de 2 000 pieds au-dessus du niveau de la mer jusqu'aux plafonds opérationnels des appareils. Au sud de l'archipel, une zone de deux cents nautiques sur cent soixante (370 km x 296 km, soit presque un cinquième de la superficie de la France continentale) offre ainsi des conditions idéales pour des scénarios air-air très avancés, avec la possibilité de poursuivre la mission par un assaut de la mer vers la terre. « L'EART est étroitement coordonné avec nos amis espagnols qui supervisent "Ocean Sky", reprend le général Mollard. Son but est de nous entraîner à planifier et à mener des opérations de ravitaillement en vol en coalition, dans un environnement contesté, avec des menaces réalistes contre nos tankers. Les opérations récentes ayant toutes démontré l'im-



portance de l'interopérabilité, l'EART est imaginé pour renforcer cette interopérabilité à tous les niveaux, y compris dans l'entretien des avions. »

Les tankers volaient deux fois par jour, le matin et l'après-midi, aucun vol de nuit n'ayant été programmé. Deux secteurs de la zone d'entraînement leur étaient réservés, au nord-est et au sud-ouest, l'un pour les forces bleues, l'autre pour les forces rouges. Les conditions étaient exigeantes pour les équipages, souvent en silence radio, avec des scénarios réalistes incluant des situations dangereuses simulées qui les forçaient à se soustraire en urgence à une menace air-air, et qui engendraient pour les chasseurs d'escorte l'application des mesures de protection relatives aux HVAA (High Value Air Asset, moyen aérien de grande valeur).

Détachement français

Venu d'Istres, le détachement des Forces aériennes stratégiques comptait un A330 MRTT Phénix de la 31^e escadre aérienne de ravitaillement et de transport stratégique (EARTS), deux équipages et une équipe de soutien comprenant des techniciens et des spécialistes du renseignement et de la planification de missions, soit vingt-huit personnes au total. Chaque équipage volait une fois par jour, le matin (indicatif « Valiant 30 ») ou l'après-midi (« Valiant 31 »). « Nous volons en dispositif de deux ravitailleurs avec soit le KC-767 italien, soit l'A330 de la MMU, explique le capitaine Simon, chef du détachement des FAS à Lanzarote. Nous conservons une séparation verticale minimale de 500 pieds, avec entre un demi et un nautique d'espacement horizontal.

Lorsqu'une formation de quatre chasseurs se présente, nous en prenons deux chacun pour leur permettre d'écourter le temps passé à se ravitailler et de maintenir la cohésion de la patrouille. D'une manière générale, une mission dure entre trois heures trente et quatre heures, avec le transfert de dix à vingt tonnes de kérosène. »

Cross Servicing

Afin de faciliter les opérations multinationales, des procédures de maintenance croisée (Cross Servicing) furent conçues par l'Otan pendant la guerre froide, puis progressivement délaissées durant la période des dividendes de la paix. Le

↑ Phénix français photographié sur le parking de Lanzarote entre deux missions d'EART 2025. Le paysage rocailloux à l'arrière-plan trahit un climat particulièrement aride.

Vers un élargissement ?

La composition de l'EATC n'est pas figée et des changements pourraient intervenir au cours des prochaines années : « Plusieurs extensions ont déjà eu lieu, dont l'adhésion de l'Espagne, de l'Italie et du Luxembourg, explique le général Mollard, patron de l'EATC. L'élargissement se fait selon un processus structuré proposé par le comité des chefs d'état-major air et validé au niveau des ministres. Aujourd'hui, les évolutions géostratégiques dans le nord de l'Europe – notamment l'entrée dans l'Otan de la Finlande et de la Suède et la participation de cette dernière et du Danemark à la Multinational MRTT Unit – créent un contexte favorable à une coopération renforcée entre les pays nordiques. Il existe un besoin et un intérêt croissants pour une coordination accrue dans cette région. L'avenir dira comment ces initiatives se structureront, en fonction des décisions politiques et des préparations techniques des nations concernées. »

L'évolution du périmètre de responsabilité de l'EATC dépend des décisions politiques de ses pays membres. Des discussions ont déjà eu lieu par le passé sur l'intégration de nouvelles catégories d'aéronefs (comme les hélicoptères) ou d'autres capacités. Mais cela suppose des accords nationaux, des adaptations doctrinales et logistiques ainsi que des interfaces techniques spécifiques. L'expérience montre que l'EATC s'élargit lorsque les nations identifient un intérêt commun clair et une valeur ajoutée opérationnelle démontrée. HPG



➤ EF-18M de l'Ala 12 de Torrejón en formation avec l'A400M photo. Le Hornet constitue toujours le cœur de l'aviation de combat espagnole, même si le nombre d'EF2000 continue d'y croître.

⬇ Un Phénix de la 31^e EARTS au décollage de Lanzarote. En tant que nation cadre, la France fournit de gros moyens à l'EATC, dont les A330 MRTT d'Istres qui jouent un rôle essentiel.

retour à la conflictualité et aux tensions internationales ont incité les décideurs militaires à remettre au goût du jour ce concept et à le pousser plus loin encore grâce au partage de certaines flottes, comme c'est aujourd'hui le cas dans le domaine du ravitaillement en vol et du transport aérien avec l'A330 MRTT et l'A400M (voir le programme « Lighthouse » évoqué plus haut). « La remise en œuvre d'un avion d'une nation A par des techniciens d'une nation B sur une base extérieure est possible depuis des années déjà, mais nous voulons aller plus loin en favorisant la mutualisation des moyens, explique le général Mollard. Cet exercice nous donne l'occasion d'appliquer ce con-

cept, avec des opérations de maintenance croisée pour les deux A330 MRTT présents. Notre but ultime serait le Cross Crewing, le partage de membres d'équipage, mais nous n'en sommes pas encore là. »

Pour l'EATC, cette onzième édition de l'EART a permis aux équipages de travailler des procédures particulières qu'ils n'ont pas souvent l'occasion de mettre en pratique. Et de rappeler aussi l'importance de ce type d'exercice pour entretenir les savoir-faire et conserver une maîtrise européenne harmonisée du ravitaillement en vol et de ses procédures parfois complexes. ●

Henri-Pierre GROLLEAU

