Colonel ROZANOFF

«...Pilote d'essais prestigieux dont le sang froid, la maîtrise et la précision avaient su forcer l'admiration. Brillant ingénieur, technicien de grande classe, était un chef des essais dont la compétence était unanimement reconnue. A piloté plus de 200 types d'avions, totalisant 5000 heures de vol.

A trouvé la mort le 3 avril 1954 aux commandes de l'un des plus récents prototypes français. Laisse à tous l'exemple d'une carrière toujours à la pointe du progrès aéronautique national...».

Paris, le 5 avril 1954

Histoire de l'aviation montoise et de la base aérienne 118

L'histoire de l'aviation montoise remonte à 1911, suite au premier meeting aérien montois. Cette année-là, deux aviateurs civils, LABOUCHERE et LAFARGUE, se livrent à des exhibitions sur de fragiles appareils. De 1914 à 1918, l'hippodrome, transformé en terrain militaire, reçoit des pilotes (le Capitaine Guynemer entre autres) qui viennent s'entraîner.

C'est à la suite d'une exhibition de Vinchon et Adrienne BOLLAND que quelques jeunes montois mordus d'aviation décidèrent la création de l'aéroclub. Adrienne BOLLAND a été la 1ère aviatrice française à exécuter le looping. Elle avait aussi réussi à traverser la Cordillère des Andes à bord d'un Caudron G3. La création officielle de l'aéroclub par Henri Farbos eut lieu le 05 janvier 1928. Le terrain était alors la piste de l'hippodrome.

Le premier avion de l'aéro-club fut un Morane que le chef pilote COYCO était allé chercher à PARIS et qu'il amena à MONT-DE-MARSAN après un voyage de deux jours. Le 28 décembre 1928, Henri FARBOS devint le président de l'aéro-club des Landes.

Les premières années de l'aéro-club furent dignes des temps héroïques de l'aviation. C'est l'époque où les pilotes posaient leurs appareils sur la pelouse de l'hippodrome. Les pilotes landais et montois ont été formés par le moniteur chef pilote Bernard COYCO qui venait de l'aéropostale. En 1930, il quitta MONT-DE-MARSAN pour ouvrir une école de pilotage à ISSY-LES-MOULINEAUX. C'est ensuite GOURIOU, lui aussi issu de l'Aéropostale qui le remplaça. Outre son école de pilotage, l'aéro-club disposait également d'une école de mécanique, dont l'instructeur était Pierre HURLIN. C'est pendant cette époque héroïque que furent brevetés ou vinrent faire des exhibitions, des pilotes célèbres comme Guy de CHATEAUBRUN, ASSOLANT, LOTI, LEFEVRE, Hélène BOUCHER, Maryse HILS (première parachutiste française) ou Andrée DUPEYRON.

L'aéro-club reçut également la visite du premier hélicoptère français. L'aéro-club ne se contentait pas de faire passer des brevets ou d'organiser des meetings, il apportait aussi une contribution efficace à la défense de la forêt landaise, contre les incendies en organisant des vols de surveillance et de repérage. C'est pourquoi Henri FARBOS créa le terrain de DAX puis de nombreux terrains de secours dans les Landes.

Très vite, les responsables de l'aéro-club se rendirent compte que le terrain de l'hippodrome devenait insuffisant et ce d'autant plus que les activités hippiques ne laissaient plus assez de temps aux activités aéronautiques. Vu du ciel, des terrains proches de l'hippodrome semblaient convenir aux pilotes. La municipalité acheta aux cultivateurs des centaines d'hectares qui devinrent dès 1934 un terrain d'aviation où l'aéro-club réalisa de confortables réalisations et une infrastructure remarquable pour l'époque.

L'inauguration de ce terrain par le Général DENAIN (né à Dax, il fut le premier chef d'Etat-major de l'Armée de l'Air en 1934) Ministre de l'Air donna lieu à de grandes manifestations. De 1934 à 1939, une cinquantaine de pilotes furent brevetés par l'aéro-club.

A l'initiative de Pierre COT, Ministre de l'Air en 1936, le gouvernement du Front Populaire instaura en 1936 l'Aviation Populaire pour permettre aux jeunes de moins de 20 ans de s'initier à moindre frais au pilotage. Le ministère de l'Air commanda à la société Fouga et Compagnie, créée en 1936 à Aire sur l'Adour, un avion biplace école. Ce fut le Maubussin 123. La société Fouga employait une quarantaine de personnes, l'usine est située près des installations de la gare.

Les essais du Maubussin 123 furent confiés à GOURIOU et effectués à MONT-DE-MARSAN dès le quatrième trimestre 1936. Le 20 février 1937, une partie des membres de l'aéro-club firent scission, pour différentes raisons, notamment politiques. Le Club d'Aviation Populaire des Landes fut créé. Le but de ce club était de diffuser la pratique de l'aviation parmi les classes laborieuses et de faciliter l'obtention du brevet de pilote à ceux qui en seraient reconnus capables.

L'Aviation Populaire avait une arrière pensée militaire : former des pilotes pour qu'éventuellement, ils puissent être affectés à l'Armée de l'Air en cas de conflit. Le 07 mai 1938, l'Aviation Populaire devient les Ailes Montoises, dont la personnalité la plus marquante fut Andrée DUPEYRON.

A partir de l'année 1940, les allemands entreprennent des travaux gigantesques pour accueillir, dès 1943, les JUNKERS 290 afin de faire de la reconnaissance aérienne en Atlantique et d'attaquer les convois maritimes alliés.

Après la guerre, l'Etat-major de l'Armée de l'air décide de recréer le Centre d'Expériences Aériennes Militaires (C.E.A.M), sous le commandement du Colonel KOSTIA WLADIMIR ROZANOFF. Sa mission essentielle est d'expérimenter tous les matériels aériens conçus par l'industrie aéronautique française.

En 1964, est confiée à la base aérienne la mission nucléaire stratégique avec l'implantation d'unités de MIRAGE IV et C135 FR. En 1991, l'Escadron de Ravitaillement en Vol 3/93 est dissous et en 1996, l'escadron de Bombardement 1/91 devient Escadron de Reconnaissance Stratégique 01.091.

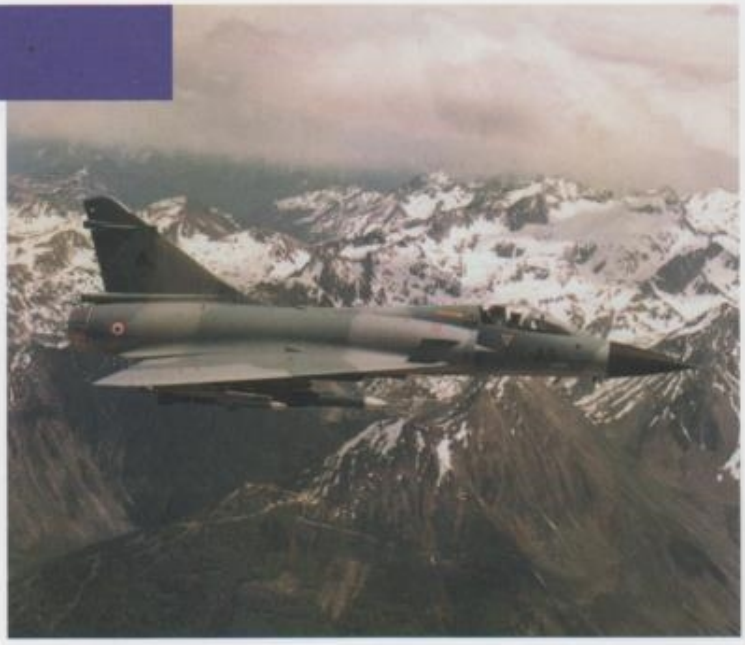
A partir de 1969, sont implantés le Centre d'Opérations de Zone, le centre de Détection et de Contrôle ainsi qu'en 1986 le Centre d'Instruction du Contrôle et de la Défense Aérienne. Le 1er février 1989, suite à la réorganisation de l'Etat-major de l'Armée de l'air, le commandement de la B.A. 118 est dissocié du commandement du C.E.A.M. qui relève désormais directement du Chef d'Etat-major de l'Armée de l'air par l'intermédiaire du sous-chef programme.

Considérée comme l'une des plus importantes bases opérationnelles de l'Armée de l'air, ses missions ne cessent de s'accroître. La Base aérienne a pris le nom de "Base Aérienne Colonel ROZANOFF" le 20 juillet 1985.

Le C.E.A.M. et ses Unités

Organisme extérieur de l'état-major de l'armée de l'air, le C.E.A.M. est l'expert, le conseiller technique et opérationnel de l'E.M.A.A..
Pour l'essentiel, sa mission consiste à :
- participer au choix et à la définition des matériels nouveaux,
- expérimenter les appareils, têtes de série, après les essais du constructeur et de la délégation générale pour l'armement (DGA),
- définir les règles d'emploi et de maintenance de ces matériels,
- corriger la documentation technique et participer à l'élaboration de la documentation de maintenance,
- participer à la définition des tableaux d'effectifs et de dotation des formations équipées de nouveaux matériels,
- assurer l'instruction du personnel des premières unités équipées de nouveaux matériels et leur transformation au sol et en vol,
- assurer la formation pratique des équipages et du P.N.N.S. dans certains domaines spécifiques (G.E., survie, combat et tirs aériens, instruction aéromédicale,...).

Le C.E.A.M. est composé sur la B.A.118 d'un état-major et d'équipes de marque subordonnées au commandant du C.E.A.M. et de sept unités subordonnées, sur le plan hiérarchique, au commandant de la B.A. 118, et sur le plan fonctionnel, au commandant du C.E.A.M.



L'ESCADRON DE CHASSE "Côte d'Argent" 05.330

L'escadron de chasse a pour missions :
- l'expérimentation des matériels aériens de chasse, de reconnaissance et de bombardement,
- l'élaboration de la documentation d'emploi et de maintenance des matériels nouveaux,
- l'instruction du personnel des premières unités dotées de nouveaux matériels.

L'escadron de chasse accueille un centre d'Entraînement au Combat et assure le support de huit équipes de marques (simulateurs, Mirage 2000, Rafale, reconnaissance tactique, systèmes de préparation et de restitution des missions et simulation, missiles air-air, armement air-sol et Cougar Resco).

L'ESCADRON D'EXPERIMENTATION Drones 01.330 "Adour"

Créé le 1er juillet 2001, cet escadron a pour mission la mise en œuvre et l'expérimentation des systèmes de drones. Déjà dotée du système F-HUNTER et forte de son expérience opérationnelle acquise en métropole comme au Kosovo, l'unité se prépare à accueillir le système SIDM, dont les performances largement supérieures le hissent au rang de drone MALE (Moyenne altitude de longue endurance).

L'ESCADRON ELECTRONIQUE 04.330

L'escadron est chargé d'étudier et d'expérimenter des systèmes :

- d'information et de communication (SIC) opérationnels,
- de télécommunications sol.

Il assure la mise en œuvre de la plate-forme de référence MTBA, du Centre de Définition, d'Evaluation et de Validation du SCCOA (Système de commandement et de conduite des opérations aériennes) (CDEVS), ainsi que le support technico-logistique des équipes de marques suivantes :

- moyens de transmission des bases,
- messagerie universelle sécurisée,
- radiocommunications,
- détection,
- liaisons de données tactiques,
- aide au commandement et au contrôle des opérations,
- surveillance contrôle.

L'ESCADRON DE SURVIE OPÉRATIONNELLE et des Parachutistes d'Essai 02.330

Organisé en escadron depuis le 01.09.1996., l'ESOPE a pour mission principale :

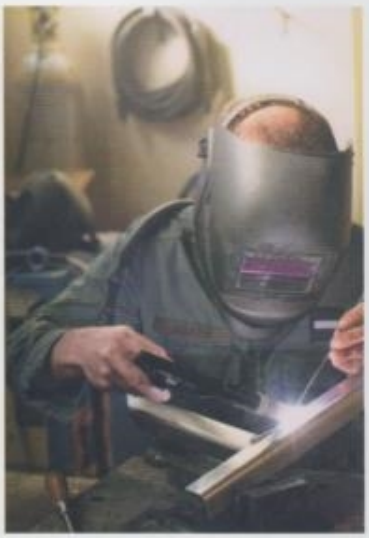
- l'expérimentation des matériels de sécurité et de sauvetage : siège éjectable, parachutes, paquetage de survie, équipements de vol, NBC.
- l'école interarmée des parachutistes d'essai.

LE DEPARTEMENT DE MEDECINE Aéronautique Opérationnelle12.330

Créé en février 1951, le DMAO 12.330 a pour mission les études physiologiques et ergonomiques relatives à l'utilisation des aéronefs et des matériels de l'Armée de l'Air, aux équipements de protection, à la survie des équipages et à la défense contre les effets de l'arme chimique.

D'autre part, il est chargé d'études biologiques et physiologiques telles que le contrôle des gaz aéronautiques et la mesure de concentration de gaz et vapeurs toxiques. Il assure également l'instruction aéromédicale du personnel navigant.

L'ESCADRON D'EXPERIMENTATION et de Soutien Technique 03.330



La mission de l'EEST comporte un volet soutien technique au profit de l'ensemble du CEAM, notamment en matière d'instrumentation et de réalisation de matériels spécifiques, ainsi qu'un volet expérimentation en ce qui concerne la maintenance de 2e échelon et l'étude des matériels de servitude et de sauvetage. L'équipe de marque M.T.A. dépend de cette unité.

L'E.E.S.T. comprend deux sections :

- la section Avionique,
- la section Photo-Reproduction.

L'ESCADRON DE PROGRAMMATION ET D'INSTRUCTION de Guerre Electronique 07.330

Il est responsable :

- de l'appui aux forces pour les programmations, l'utilisation et l'exploitation des systèmes de contre-mesures des aéronefs des armées,
- de la formation des officiers et des sous-officiers GE des unités aériennes de l'armée de l'air, de l'aéronautique navale et de l'aviation légère de l'armée de terre (ALAT) sur les systèmes de contre-mesures de leurs aéronefs.