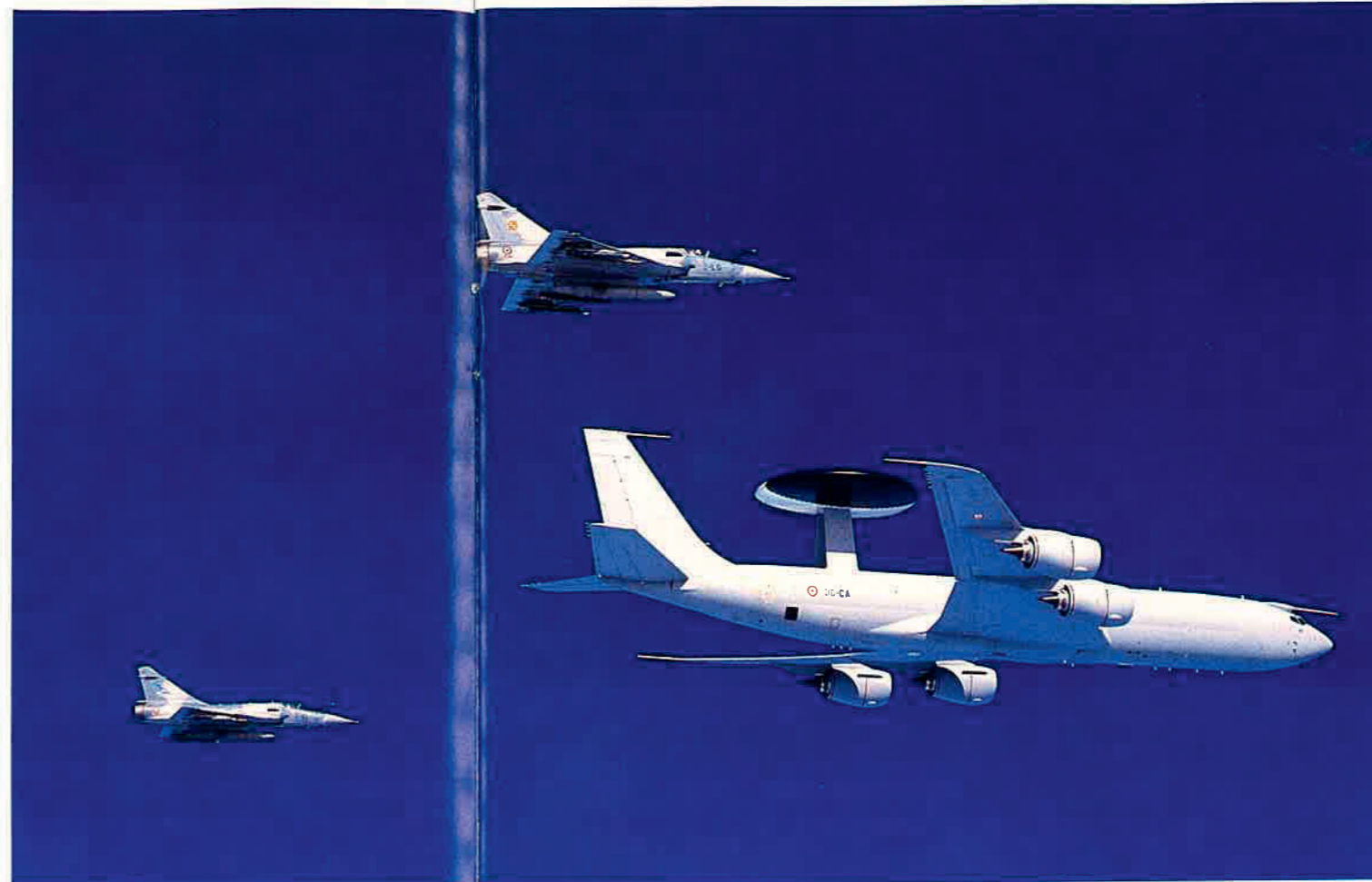


Entretien avec le commandant de la 36^e EDA



◀ Un événement pour l'Armée de l'air : l'arrivée du premier SDA E 3F dans l'espace aérien français, le 10 octobre 1990.

Portrait

Le colonel Marcel Prigent, père de deux enfants, a commencé sa carrière en 1967, à l'âge de 18 ans. Après trois années passées à l'École de l'air de Salon-de-Provence (promotion 69), il est breveté pilote et sert dans le Commandement du transport aérien militaire (COTAM).

En 1976, il rejoint les Forces aériennes stratégiques et plus particulièrement les unités de C 135, au sein desquelles il prend en 1980 les fonctions de chef des opérations de l'escadron 2/93 à Avord.

Désigné comme officier de marque de la remotorisation du C 135 F, il suit ce programme aux Etats-Unis pendant quatre années puis revient commander la 93^e Escadre de ravitaillement en vol.

Breveté de l'École supérieure de guerre aérienne (47^e promotion), il est nommé commandant de la 36^e Escadre de détection aéroportée en mars 1990. □

Sgc Rolle - Sirpa Air

« UN PAS EN AVANT »



Avr Bertrand - Sirpa Air

Le 22 mai, le premier système de détection aéroportée (SDA) français entrera dans sa phase opérationnelle. Le colonel Prigent, commandant la 36^e escadre de détection aéroportée (EDA), créée le 1^{er} mars 1990 à Avord, s'explique sur cette mise en place et sur le rôle des SDA E 3F dans l'Armée de l'air.

● Mon colonel, le 22 mai l'Armée de l'air va franchir une nouvelle étape avec la prise d'alerte opérationnelle du premier SDA E 3F. Que va-t-il se passer dès lors ?

Cette date correspond à la livraison du premier appareil à la défense aérienne et donc au début de son utilisation effective. Auparavant, les avions

auront connu une phase d'intégration et de vérification du système de mission. Elle s'effectue en grande partie au Bourget chez UTA industries, mais elle est complétée sur la base d'Avord. Le premier E 3F est depuis cinq mois sur la base, sous la responsabilité de Boeing.

A partir du 22 mai, la mission de l'unité sera de continuer à assurer sa montée en puissance et tout particulièrement l'entraînement des équipages et des mécaniciens pour les rendre capables aussi rapidement que possible de remplir la mission pour laquelle le système a été acheté. A savoir, son utilisation en tant que capteur supplémentaire, essentiellement dans le domaine de la détection à basse altitude. Cette capacité peut être utilisée sur l'ensemble du territoire où s'exerce la responsabilité de la défense aérienne. Nous devons pour cela être capables de déploiement mais aussi d'interventions rapides dans le cadre de crises du genre de celles que nous avons connues récemment.

● Comment va s'intégrer le SDA au sein du Strida (Système de traitement et de représentation des informations de défense aérienne) ?

L'E 3F est destiné à rendre plus performant le Strida.

L'intégration des informations de l'E 3F au sein du système se fera par l'intermédiaire de quatre tampons technico-informatiques. Ils transformeront les informations en langage du Strida de façon à faire remonter, comme c'est déjà le cas aujourd'hui, l'ensemble des données recueillies vers la haute autorité de défense aérienne (HADA) qui, dans un contexte national, serait la seule habilitée à prendre la décision d'un engagement. Voilà pour ce qui est de l'utilisation en centre Europe. En mission extérieure, par contre, l'avion pourra œuvrer dans un cadre décisionnel plus localisé, l'autorité de défense aérienne étant déplacée au sol sur le lieu de l'action voir même à bord de l'E 3F.

● Quel sera le rythme de veille des appareils dès qu'ils seront opérationnels ?

Ce rythme sera adapté à la menace. En temps de paix, il n'est pas prévu qu'il y ait un avion en l'air en permanence, comme on l'a entendu ça et là. Mais en situation de crise, nous assurerons certainement une permanence en vol. C'est l'une des raisons pour laquelle nous avons acheté quatre avions et non pas deux ou quinze. Nous nous sommes fixés comme objectif une alerte permanente,

24 heures sur 24, sur un site donné ce qui nécessite trois avions. Le quatrième avion offre la possibilité d'une surveillance ponctuelle simultanée.

● Une telle capacité nécessite une grande autonomie de vol. Quels sont les moyens de ravitaillement en vol de l'E 3F ?

L'une des originalités de l'appareil, c'est d'avoir une double capacité de ravitaillement en vol. Les quatre avions français ont été achetés sur un contrat parallèle à un contrat britannique. La France aurait pu se contenter d'un système avec réceptacle sur l'E 3F en utilisant le flying boom du C 135 FR auquel on aurait enlevé son tuyau souple et son panier pour le remplacer par un embout rigide. Mais les Anglais ne possèdent pas dans leur flotte des ravitailleurs ayant cette capacité de ravitaillement avec embout dur. Il leur fallait donc une perche sur leurs Awacs. Après discussion et dans l'optique d'opérations conjointes, la France a décidé de prendre la même capacité. Toutefois, dans la phase initiale, il est prévu de n'utiliser que le réceptacle de nos Awacs. Comme la décision est quasiment prise d'équiper les C 135 de pods en bout d'aile, on peut très bien imaginer qu'un seul C 135 aurait la double capacité de ravitailler un E 3F et des chasseurs. ▶▶▶

• Pourquoi la base d'Avord a-t-elle été choisie pour l'implantation de la 36^e EDA ?

Deux critères logiques ont présidé à ce choix. D'abord un critère opérationnel. Avord a une position privilégiée, située en plein cœur de la France. Un E 3F à la verticale d'Avord voit quasiment toute la surface de la France. Ensuite, la base avait des surfaces rendues disponibles par le départ de la 94^e escadre de bombardement et possède un parking et une piste déjà utilisés par de gros porteurs, avec l'escadron 2/93 « Sologne » de C 135 FR. C'est cet ensemble de considérations qui a fait porter la décision sur la base d'Avord.

• Comment ont été choisis les personnels qui constituent l'escadre ?

Une fois le nombre d'appareils et leur utilisation définis, nous avons établi un tableau d'effectif. Dans un premier temps, il nous fallait former un noyau de personnels tant au point de vue équipages que mécaniciens.

Comme les premiers des personnels choisis étaient appelés à faire un stage de transformation aux USA et à devenir instructeur, nous les avons sélectionnés parmi les plus compétents dans leur spécialité.

Au point de vue contrôleurs et mécaniciens, nous n'avons eu quasiment que l'embaras du choix. L'attrait du nouveau système a attiré

beaucoup de volontaires. La sélection s'est faite en grande partie sur l'anglais.

Pour les équipages de conduite, la motivation était moins grande. L'image de la mission de l'E 3F limitée, à tort, à des missions longues avec décollage d'un terrain et retour sur ce même terrain n'est pas aujourd'hui considérée comme très motivante, je maintiens, à tort, dans le corps du personnel navigant.

• Quelle formation a reçu le personnel ?

Deux équipages complets, soit deux fois 17 personnes, et une cinquantaine de mécaniciens ont reçu une formation aux Etats-Unis. La première partie était consacrée à un stage d'anglais technique à San-Antonio (Texas). Mais le plus gros de l'instruction s'est déroulé à Tinker AFB (Oklahoma City - Oklahoma). Le temps passé aux USA va de quelques mois à quasiment un an, selon les spécialités.

Aujourd'hui, les personnels formés aux Etats-Unis se partagent entre la 36^e escadre et l'équipe de marque, qui a notamment pour mission de supporter la montée en puissance de la 36^e EDA.

• Quel va être le statut des personnels de mission ?

Les contrôleurs comme les mécaniciens embarqués toucheront la solde à l'air. Sans faire véritablement partie du corps des personnels navigants, ils y sont assimilés. L'Armée de l'air a aussi décidé que le commandement des unités constitutives de l'escadre et de l'escadre elle-même pourrait être assumé par un contrôleur.

• Le deuxième E 3F vient d'arriver à Avord. Les deux derniers sont attendus prochainement ?

Le CAFDA aura ses quatre avions à la fin du mois de novembre 1991. Aujourd'hui nous n'avons recruté que la moitié du personnel au point de vue équipage. Nous devons le compléter d'ici-là.

• Quelles vont être les conséquences de la création d'une telle unité au sein de l'Armée de l'air ?

Je crois que cela va permettre de faire un nouveau pas en avant. D'abord au niveau informatique. Ce système représente une masse énorme d'informatique que la défense aérienne va devoir intégrer et digérer.

Deuxièmement, cela va bouleverser la façon de faire de l'ensemble des unités. Il n'y aura quasiment plus une seule opération complexe de l'Armée de l'air qui n'exigera pas le soutien de

l'E 3F, tant pour ses capacités de contrôle et de guidage que de déploiement rapide. Plus rien ne se fera comme avant dès que l'E 3F sera en service. Et cela ne se limite pas à l'Armée de l'air. On a vu à l'occasion de la guerre du Golfe, que l'E 3F était un élément moteur de toute opération militaire.

• Justement, que pensez-vous du rôle de l'Awacs dans la crise du Moyen-Orient ?

Je pense qu'il faut attendre que toutes les données soient analysées. Mais il semble que dans une organisation maillée de gestion informatique du champ de bataille, l'Awacs a joué un rôle déterminant dans la conduite de la campagne aérienne et dans la gestion de l'espace aérien.

La meilleure preuve : il n'y a pas eu d'accident, malgré un trafic incroyable dans le ciel du golfe Persique et des conditions météorologiques souvent plus mauvaises qu'on ne l'imagine.

Cela ne peut que conforter l'Armée de l'air et la France dans le choix de cet avion, malgré le poids de l'investissement consenti. ■

Propos recueillis par l'Avt Christophe Levent



L'E 3F aux couleurs de la 36^e escadre de détection aéroportée.

Sgc Pellizari - Sirpa Air

Un deuxième appareil est venu rejoindre le premier sur le parking de la base aérienne d'Avord le 7 mars dernier. ▼



Avt Bertrand - Sirpa Air

Les contrôleurs poursuivent leur entraînement à l'intérieur du simulateur de la 36^e escadre. ▼



Avt Bertrand - Sirpa Air

Air Actualités

LE MAGAZINE DE L'ARMÉE DE L'AIR



POUR
LES PASSIONNÉS
D'AVIATION
MILITAIRE

ABONNEMENT

Nom (1) _____

Prénoms _____

Adresse (1) _____

Code Postal _____

Ville _____

Tarifs : pour un an (10 numéros) :

France 140 F
Etranger 180 F

A partir du mois de : _____

paiement sous forme (2)

• d'un chèque de virement postal

• d'un chèque bancaire à l'ordre de

OGP - Air Actualités

Toute correspondance relative aux

abonnements à adresser à :

Organisation Gestion Publipostage

(OGP)

175-179, avenue Jean-Jaurès

75019 PARIS

(1) en capitales d'imprimerie.

(2) rayer la mention inutile.

La 36^e Escadre de détection aéroportée



Sgc Rolle - Sirpa Air

BON PIED, BON ŒIL

Programmation SDA : un choix réfléchi

Dès les années 70, les responsables de la défense aérienne française ont compris la nécessité de doter l'Armée de l'air d'un système de détection aéroportée (SDA). Une prise de conscience dictée par un constat : si la surveillance de l'espace aérien français était bien assurée à haute et moyenne altitude, elle était déficiente à basse et très basse altitude.

Diverses solutions furent alors examinées : radars au sol, radars montés sur mâts...

Les capacités réduites de détection à très basse altitude de ce système de radars au sol pousse l'Armée de l'air à poursuivre parallèlement des études sur les différents SDA. L'avion de la firme Grumman (le biturbopropulseur embarqué E-2C Hawkeye) est expérimenté en 1980 et 1981. Le britannique Nimrod - AEW est aussi envisagé, ainsi que l'installation de son

ensemble de détection sur une cellule française (C 160 NG Transall ou Airbus A 300).

Mais, expérimenté à partir de 1982, l'Awacs E3 de Boeing se révèle le mieux adapté aux besoins de l'Armée de l'air.

En juillet 1983, la commande d'un Système de détection aéroportée est incluse dans la loi de programmation 1984-1988. En octobre 1985, la commission Faure, chargée de proposer un choix, conclut en faveur de l'Awacs E 3A.

Début 1987, après une négociation menée en parallèle avec le Royaume-Uni qui souhaitait se doter d'un équipement similaire, la France passe un contrat de quatre Awacs avec la société Boeing.

Le premier des appareils, baptisé E 3F (F pour Français), est sorti d'usine en août 1990. □

La 36^e Escadre de détection aéroportée (36^e EDA), créée le 1^{er} mars 1990 sur la base aérienne d'Avord, sera l'œil de la France. Avec ses quatre E 3F, elle aura la lourde tâche de surveiller l'espace aérien national. Dans l'attente de la prise d'alerte opérationnelle du premier appareil, le personnel s'entraîne dans des locaux flambant neufs.

Plantés loin de tout, protégés par d'épais murs de terre, les bâtiments de la 36^e EDA semblent à peine sortis de terre, à l'image de ces villes champignons du Far-West. En plus moderne, en beaucoup plus moderne.

Mise sur pied en mars 1990, la toute nouvelle escadre bénéficie d'équipements performants et fonctionnels : un vaste PC opérationnel, un simulateur de missions, un immense hangar de maintenance. Ces travaux d'infrastructure, complétés par la réfection du parking et la création d'une nouvelle bretelle d'accès à la piste de décollage, auront coûté près de 200 millions de francs. Un assez bon rapport qualité-prix puisque certains équipements existaient déjà, notamment la piste.

Second rappel ici de l'Amérique : une fois franchies les portes de la 36^e EDA, vous pouvez, à loisir, vous exprimer en anglais. Aucun regard perplexe ou interrogateur ne troublera votre propos. Tout le personnel de l'escadre d'Avord est bilingue et votre interlocuteur vous répondra instantanément et avec l'accent...

L'acquisition de l'anglais est une des nécessités pour intégrer la 36^e EDA. D'abord parce que l'E 3F sort des usines Boeing et que de nombreux stages techniques s'effectuent aux Etats-Unis. Ensuite, sur la base, travaillent de nombreux techniciens américains, chargés du support technique (Contractor maintenance support) passé avec la firme américaine. Avec les techniciens civils américains ou français (Boeing, UTA, Thomson...) et le personnel de la 36^e, la zone technique opérationnelle est devenue une véritable « ruche » constate le colonel Prigent, commandant la 36^e EDA.



L'insigne en tissu de la 36^e EDA.

Du monde, il en faut pour faire tourner pareille « boutique ». La 36^e EDA comprend deux escadrons de détection aéroportée (1/36 et 2/36), un escadron de préparation de mission et de simulation (EPMS 10/36), chargé du cœur informatique de l'unité, et le GERMaS 15/36 pour la maintenance 1^{er} et 2^e échelon des porteurs et systèmes de mission.

Les missions du SDA

Par vocation, le système de détection aéroportée (SDA) assure trois missions essentielles au profit de la défense aérienne.

— La surveillance et la protection de l'espace aérien français en complément des radars d'infrastructure. Cette mission est hautement prioritaire puisque de cette capacité dépend en grande partie la survie des forces nucléaires, donc la crédibilité de la dissuasion.

— La couverture aérienne des façades maritimes, notamment des côtes méditerranéennes, aussi loin que possible en raison de la vitesse de pénétration des avions adverses et du faible délai de réaction qui s'ensuit des moyens

actifs de la défense aérienne.

— La protection des forces en opérations extérieures contre toute attaque aérienne surprise, puisqu'elles ne bénéficient pas dans la plupart des cas d'une protection par des radars au sol.

Les capacités du SDA dépassent, cependant, le cadre strict de la défense aérienne. L'E 3F est aussi un outil précieux pour les forces aériennes offensives, notamment dans les domaines d'aide à la pénétration, du suivi des missions et du recueil des missions tactiques. Bien adapté à l'exercice du commandement, le SDA est aussi en mesure d'accomplir des missions interarmées. □



Seattle (USA) août 1990 : allocution du général Norlain, commandant le CAFDA, à l'occasion de la sortie d'usine du premier E 3F français.

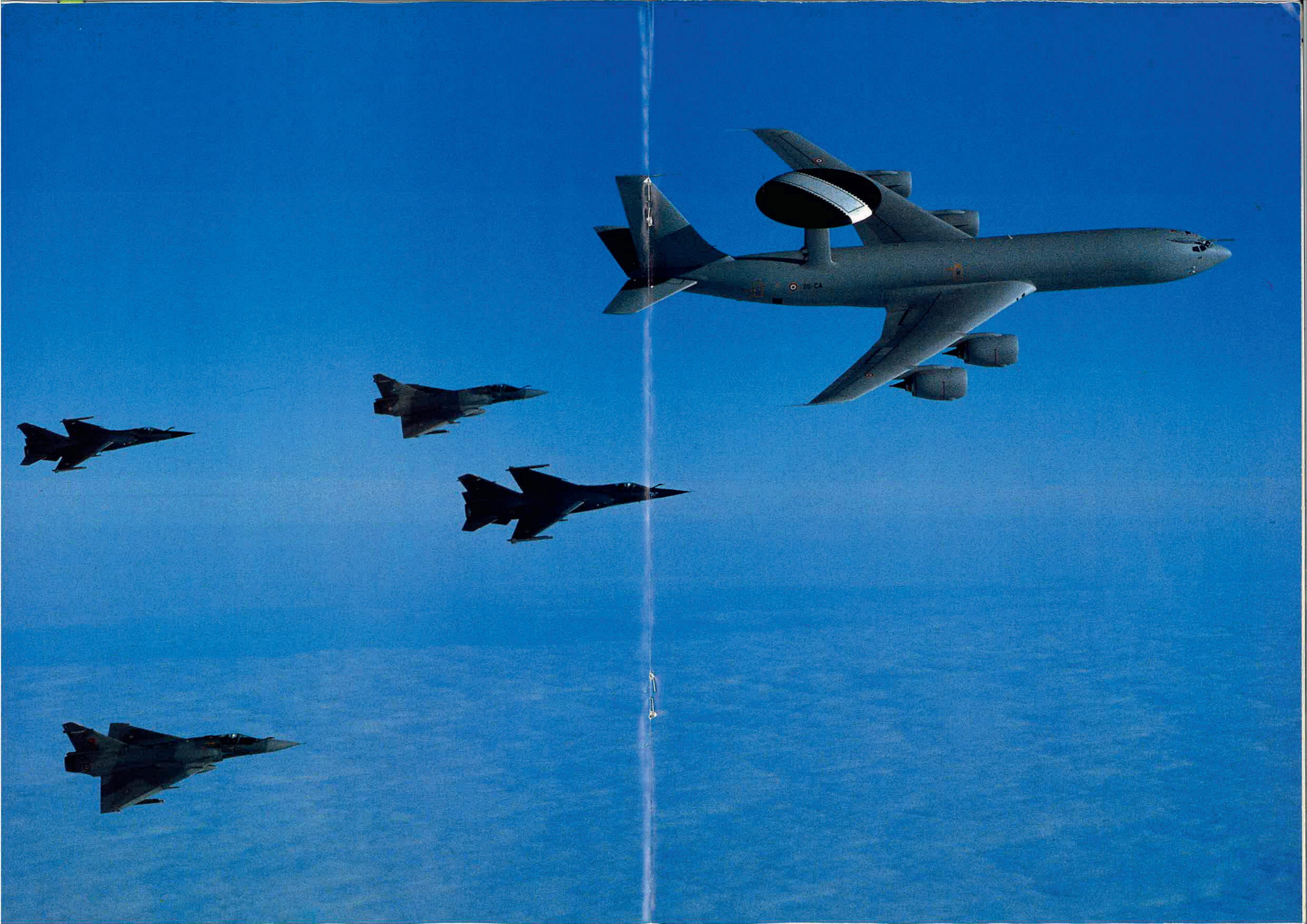
A terme, chacun des deux escadrons de navigants regroupera en tout quatre équipages complets. Pour le moment, l'escadre est en phase de montée en puissance. Environ 250 personnes ont été recrutées dont deux équipages formés et une cinquantaine de mécaniciens formés aux Etats-Unis.

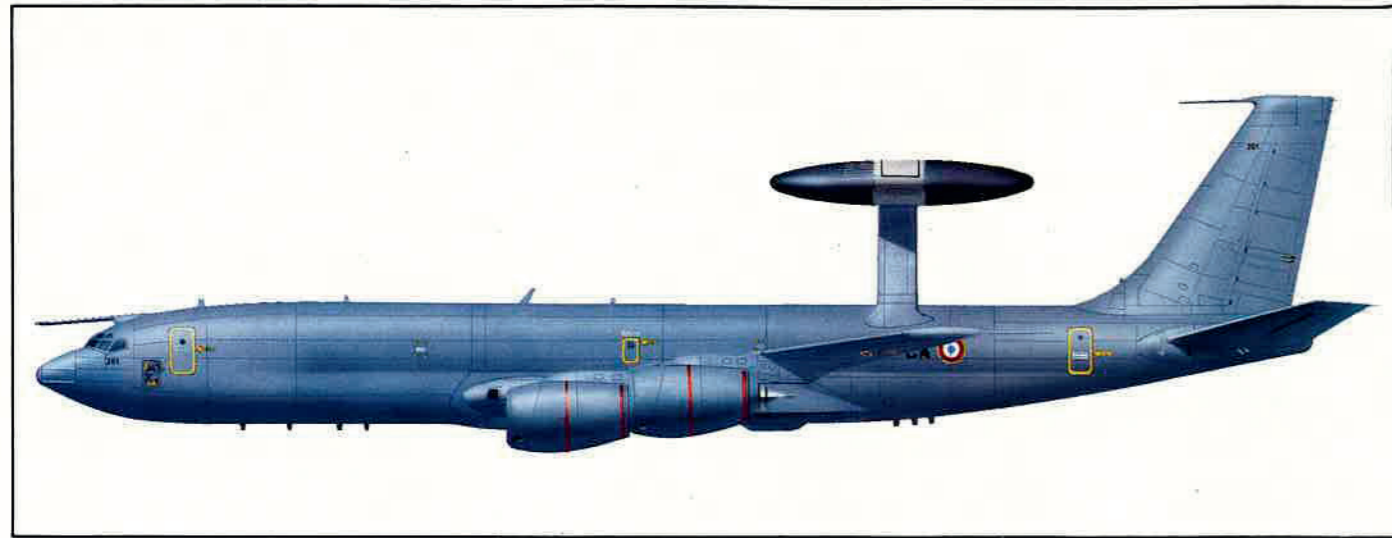
Chaque équipage comprend 17 personnes, soit quatre membres du personnel navigant (deux pilotes, un navigateur et un mécanicien navigant) et treize spécialistes pour le système de mission (neuf contrôleurs ou opérateurs de défense aérienne, un technicien, un opérateur transmissions, un opérateur informatique et un technicien radar). « Les consoles de l'avion sont polyvalentes » précise le lieutenant-colonel Bauchet, commandant en second de la 36^e EDA. « En fonction des missions, nous pouvons donc

sélectionner la spécialité, mettre plutôt des contrôleurs ou plutôt des opérateurs ».

Dans l'attente des prochaines échéances (le 22 mai pour la prise en compte du premier appareil, fin novembre pour l'arrivée dans l'Armée de l'air du quatrième et dernier E 3F), la 36^e EDA continue sa phase d'apprentissage de l'avion et du système. A l'intérieur du simulateur, sous l'œil vigilant des officiers et sous-officiers formés aux Etats-Unis, devenus aujourd'hui instructeurs, les techniciens s'entraînent devant leurs consoles. Sur les écrans, ils répètent les mêmes gestes, simulent inlassablement des interceptions au-dessus du territoire ou ailleurs. Consciencieux et attentifs. Ils savent que, si demain ils seront « l'œil de la France », aujourd'hui tous les regards sont tournés vers eux.

Avt Christophe Levent





Dessin J.-J. Petit

CARACTERISTIQUES ET PERFORMANCES

Nom de l'appareil	E3F-SDA
Missions	1 - surveillance et protection de l'espace aérien français 2 - protection pour la guerre électronique
Année de mise en service	1991
Envergure	44,40 m
Longueur	46,60 m
Hauteur	12,60 m
Poids à vide	85,6 t
Poids au décollage	151,95 t
Réacteur	CFM 56-2-A3
Poussée	4 x 10,68 t
Vitesse maximale	Mach 0,9
Equipage	17 membres d'équipages dont 2 pilotes, 1 navigateur, 1 mécanicien navigant, 9 contrôleurs ou opérateurs de défense aérienne, 1 technicien, 1 opérateur « transmissions », 1 opérateur informatique et 1 technicien radar
Type de radar	AN/APY-2 de Westinghouse



Adc J.-P. Gauthier - Sirpa air

Missions de la 36° Escadre de détection aéroportée

- Surveillance et protection de l'espace aérien français
- Protection pour la guerre électronique

Escadrons utilisant l'appareil

- EDA 1/36
- EDA 2/36
- EPMS 10/36 (escadron de préparation de mission et de simulation)



Historique

La 36° escadre de détection aéroportée a repris depuis le 1^{er} mars 1990 les traditions des groupes de reconnaissance I/36 et II/36 dont les origines remontent à l'entre-deux-guerres. C'est en effet le 1^{er} juillet 1923 qu'est créé le 36^e groupe autonome d'observation de Pau avec la 11^e escadrille (BR 257), la 12^e (SAL 58), et la 13^e (SAL 253). Le 1^{er} octobre 1932, avec l'arrivée de la 7^e escadrille du 39^e régiment d'aviation d'observation du Levant, le 36^e GAO de Pau devient la 36^e escadre d'observation formée de deux groupes d'observation. La SAL 58 et le BR 43 (ex 7/39) deviennent 1^{er} et 2^e escadrille du I/36 et la SAL 253 et le BR 257, 3^e et 4^e escadrille du II/36. Ce n'est qu'en mai 1939 que le I/36 et le II/36 deviennent groupes de reconnaissance.

La 12^e escadrille avait à l'origine l'insigne de « la poule déplumée » et suite à une décision ministérielle datant de 1932, il lui sera attribuée l'insigne représentant un coq dans un cercle de la Salmson 58. L'escadrille du Levant, la 7/39 dont l'insigne est un charognard déployant ses ailes dans un croissant trouve ses origines dans la BR 43, devenue 559 escadrille qui sera rattachée par la suite à la 39^e RAO et sera stationnée à Palmyre. Dès son rattachement au 36^e GAO, le charognard noir sera remplacé par un vautour noir et blanc dans un disque bleu bordé jaune. La 13^e escadrille quant à elle possède l'insigne de la Salmson 258, « la tête de dogue » et l'insigne de la 11^e escadrille, celui de la Salmson 257, « la masse d'arme ».

Les groupes I/36 et II/36 resteront stationnés jusqu'en septembre 1939 sur le terrain de Pau Pont-Long. Ils seront équipés de Potez 25 A2 puis à partir de 1938, de Potez 540.

Durant les derniers jours du mois d'août 1939, l'aviation est mise en état d'alerte et le 28 août, le I/36 quitte de son côté Pau pour le terrain de Vitry-en-Artois. Le I/36 est affecté à la 1^{re} Armée terrestre et se trouve ainsi placé sous les ordres du Gal Hébrard, commandant la force aérienne de cette armée. Le 20 octobre de cette même année, le groupe fait mouvement vers le terrain de Courbes avec de nouveaux avions qu'il a reçu un mois auparavant. Ces Potez 63/7 remplacent les Potez 540. Le 21 novembre, un équipage de la 2^e escadrille exécute la première mission de guerre sur la Hollande. En ce début d'année 1940, le groupe fait mouvement vers le terrain de Matigny-les-Gerbonvaux en relève du groupe 14. Leur mission est de la reconnaissance photographique et à vue sur différents itinéraires. Le groupe va effectuer des missions de ce type jusqu'au 10 mai 1940.

Avec l'annonce de l'invasion de la Belgique, le rythme de leur mission s'intensifie et le 14 mai, le groupe effectue la première mission de reconnaissance de nuit. Après un mois d'opération, le groupe se déplace vers Saint-Aubin se pose à Evreux car le terrain n'était pas prêt pour les recevoir (7 juin 40). Après avoir tenté de se replier vers Rennes le 18 juin, le groupe descend à Cognac à l'annonce de l'armistice avec la volonté de passer en AFN en partant de Perpignan pour l'échelon volant et au départ de Bordeaux pour l'échelon roulant. Au moment de l'armistice, cinq équipages ont déjà rallié Maison-Blanche, tandis que les autres, ayant été retardés sont contraints, en raison de l'interdiction de vol de rester en France. Aussi le groupe est pratiquement dissous. Ses éléments passés en AFN se joignent au GR II/33, pour former le 33^e groupe de reconnaissance, dissous peu de temps après.

Le GR I/36 est reconstitué le 1^{er} septembre 1940 sur le terrain de Sétif. Chaque escadrille possède 6 Potez 63/11 et se consacre à l'entraînement. En novembre 42, le groupe se rend sur le terrain de Laghouat, où les pilotes vivent avec des anglais. Le groupe est dissous en janvier 1943.

Le II/36 est resté lui aussi basé jusqu'en 1939 à Pau où il a eu une activité similaire au I/36. En 1939, l'échelon volant est composé de 14 Potez 540. En août 1939, tout comme le I/36, il est mis à la disposition du détachement des armées des Ardennes et doit rejoindre Malmaison. Vers la mi-septembre, le II/36 quitte Malmaison pour le terrain de Couvron, près de Laon. Les pilotes suivent la transformation sur Potez 63/7 et l'entraînement constitue toute l'activité aérienne du groupe. Dès le mois de décembre 39, le II/36 commence à recevoir des Potez 63/11 et ceci va durer jusqu'au mois de janvier,

date à laquelle, le groupe reçoit l'ordre de se replier vers le terrain d'Herbevillier où il travaillera au profit de la V^e armée terrestre. De février à mai 1940, les missions d'entraînement et de guerre se suivent à un rythme éfreiné. Durant le mois d'avril, le personnel du groupe commence la transformation sur Bloch 175.

Le 29 mai, le groupe s'installe à Neufchâteau. Le groupe commence à se replier le 13 juin vers Ambérieu. Le 16 juin, l'unité gagne Loyette, le 17, Montélimar, le lendemain, Marignane et enfin Perpignan le 20 juin. Les jours suivants, les Bloch rejoignent Sétif et les Potez, Alger. Le II/36 se reforme à Sétif. Les éléments du groupe II/36 devaient être confondus avec ceux du GR I/33 afin de constituer le GR n° 36. Ce projet ne sera pas réalisé car il reçoit l'ordre de rentrer en France pour y être dissous, ce qui sera fait à Istres le 31 août 1940.

EDA 1/36



EDA 2/36



GERMaS 15/36



Appareils utilisés par les I/36 et II/36

I/36

De la création jusqu'en 1929 Bréguet XIV A2

de 1929 jusqu'en 1938 Potez 25 A2

De 1938 jusqu'en septembre 1939 Potez 540

A partir de septembre 1939 . . Potez 63/7

A partir de novembre 1939 . . Bloch 131

A partir de décembre 1939 . . Potez 63/11

II/36

11^e escadrille, de 1920 jusqu'en 1929 Salmson 2 A2

11^e et 13^e escadrilles, de 1929 jusqu'en 1938 Potez 25 A2

De 1938 jusqu'en septembre 1939 Potez 540

A partir de septembre 1939 . . Potez 63/7

A partir de novembre 1939 . . Bloch 131

A partir de décembre 1939 . . Potez 63/11

A partir d'avril 1940 Bloch 174/175

A partir d'août 1940 Glenn Martin

Depuis 1991 pour la 36^e EDA E3F-SDA

Implantations successives de la 36^e EDA

I/36

Pau Pont-Long, base temps de paix

Août 39 Vitry-en-Artois

Octobre 39 Courbes

Février 40 Martigny-les-Gerbonveaux

Mai 40 Boos-Rouen

Juin 40 Octeville, Saint-Aubin, Piseaux, Caen-Soignolles, Dinard, Rennes, Fontenay-le-Comte, Cognac, Perpignan, Alger-Maison-Blanche (22 juin).

Septembre 40 Sétif

Novembre 42 Laghouat

II/36

Pau-Pont-Long, base de temps de paix

Août 39 Malmaison

Septembre 39 Couvron

Février 40 Nancy

Avril 40 Azelot

Mai 40 Neufchâteau

Juin 40 Ambérieu, Loyettes, Montélimar, Marseille-Marignane, Salon, Bizerte (pour les Bloch) et Perpignan (pour les Potez), Tunis puis Sétif (pour les Bloch seulement), Alger (pour les Potez)

— Août 40 (dissolution) Tunis-el-Aouina, Calvi, Istres

Depuis le 1^{er} mars 1990 Avord