



L'École de l'air

(SIRPA AIR)

Dès 1935, l'École de l'air a été placée sous le parrainage du capitaine Guynemer, héros légendaire de la première guerre mondiale, dont elle a adopté la devise : "Faire face".

Depuis lors, la plus jeune de nos Grandes Écoles Militaires a formé, sous le ciel de Provence, des générations d'officiers qui ont construit un passé riche de gloire, garant de son avenir.

Recrutement des élèves

Les élèves sont recrutés par un concours annuel du niveau des grandes écoles d'ingénieurs. A l'École de l'air, ces étudiants issus de classes de mathématiques spéciales deviendront tout à la fois des officiers, des ingénieurs et aussi des spécialistes (pilotes-mécaniciens-bases). Le concours est ouvert aux candidats masculins et féminins. Cependant les candidates n'ont pas accès à la spécialité de pilote ou à celle de navigateur.

Les candidats admissibles aux épreuves orales bénéficient de l'équivalence de la première partie du Diplôme d'Études Universitaires Générales (DEUG), l'admission définitive entraînant l'équivalence complète.

L'enseignement dispensé à l'École

L'enseignement donné à l'École de l'air est réparti sur trois années. L'élève officier, puis le jeune officier reçoit une très solide formation de base qui doit lui permettre de s'adapter à l'évolution technique du monde moderne. Cette formation est complétée par une spécialisation aéronautique.

• Le tronc commun

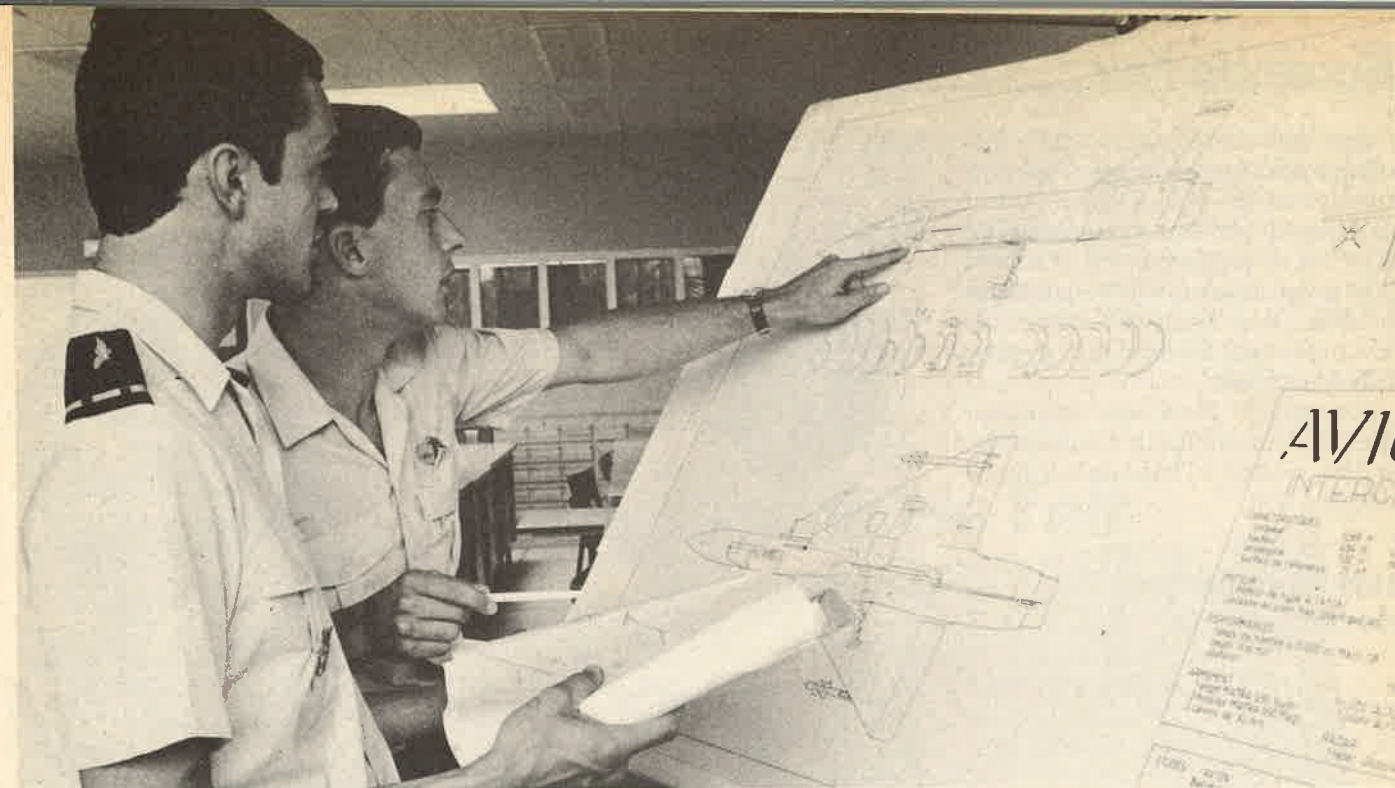
Les deux premières années ont un caractère militaire et scientifique. Elles sont communes aux spécialités choisies à l'entrée : pilote, mécanicien ou officier des bases.

Sur le plan militaire, la première année est consacrée à l'instruction de base et au développement des qualités morales et physiques. Elle met aussi l'accent sur l'acquisition des connaissances indispensables pour suivre l'évolution et les structures actuelles de l'aéronautique française. Sur le plan scientifique, elle a pour ob-

jet d'approfondir les connaissances fondamentales nécessaires, notamment en mathématiques, physique, mécanique, électronique, automatique et informatique. A l'issue de cette année, les élèves sont nommés aspirants.

La deuxième année parfait la formation de l'officier et permet un épanouissement de la personnalité au travers de l'apprentissage des responsabilités. Elle donne également une large ouverture sur l'environnement économique de notre époque, les problèmes liés à la défense et aux relations internationales, mettant en relief le rôle que joue l'aéronautique. Sur le plan scientifique, elle est consacrée à l'enseignement des sciences appliquées et des techniques liées à l'aéronautique, et aboutit à une étude de synthèse.

Pendant ces deux années, la mise en condition physique et les sports sont pratiqués par la totalité des élèves ; les sports aériens, vol à voile et parachutisme, sont particulièrement à l'honneur.



Le projet : la synthèse de l'enseignement de haut niveau délivré au "Piège" (photo SIRPA AIR).

Mais l'École reste largement ouverte aux contacts extérieurs, grâce à une association originale avec les universités d'Aix-Marseille, à des stages dans d'autres grandes écoles : École polytechnique et École nationale supérieure de l'aéronautique et de l'espace notamment. La culture générale n'est pas négligée : d'éminentes personnalités viennent traiter des problèmes du monde actuel et un voyage d'études clôture chacune des années de scolarité.

A la fin de la deuxième année, les élèves ayant satisfait aux divers examens et contrôles reçoivent le galon de sous-lieutenant.

• La spécialisation

La troisième année est, pour le jeune officier, une année "d'application". Sur le plan militaire, le sous-lieutenant est confronté aux réalités de l'encadrement et de l'instruction. Sur le plan professionnel, le personnel navi-

gant, les mécaniciens et les télémechaniciens effectuent une troisième année à Salon et reçoivent un enseignement différencié pour chacune de ces spécialités.

Les officiers des bases, destinés à des postes de haut niveau, reçoivent dans des écoles extérieures la formation particulière à la spécialité qu'ils ont choisie : renseignements, contrôle, infrastructure ou fusilier-commando.

Les cours, exercices ou travaux pra-



L'instruction militaire, le ba BA du métier (photo SIRPA AIR).

tiques, sont adaptés au caractère spécifique de chaque spécialité. Ils alternent avec des vols d'entraînement sur avion biréacteur Fouga-Magister pour les élèves pilotes qui entament leur instruction en vol, et des stages pratiques dans l'industrie et en unité technique pour les mécaniciens et les télémechaniciens.

Le diplôme d'ingénieur délivré au bout de deux ans jusqu'à cette année, le sera, dès 1986, à l'issue de la 3^e année d'instruction.

Une formation de haut niveau

A l'issue des trois années passées à l'École, les officiers reçoivent le galon de lieutenant. Ayant terminé la phase "école" et effectué près de deux cents heures de vol, les élèves pilotes optent pour l'une des spécialisations "pilote de chasse" ou "pilote de transport". De leur côté les mécaniciens et télémechaniciens achèvent le cycle spécialisé de formation pratique et rejoignent leur première affectation.

Au cours des trois années de scolarité les élèves sont encadrés par un corps professoral de très grande qualité composé de professeurs agrégés détachés auprès de l'École, de professeurs de l'Université chargés de cours



C'est à la section d'instruction en vol que l'initiation s'effectue (photo SIRPA AIR).

et, enfin, d'officiers titulaires d'un diplôme de l'enseignement supérieur.

Les moyens pédagogiques, sans cesse modernisés, constituent un ensemble de haute valeur scientifique et technique et comprennent, entre autres, des calculateurs numériques et analogiques, des laboratoires d'électronique, d'électricité et d'équipements aéronautiques, des souffleries,

des bancs d'essais de turboréacteurs, statoréacteurs, fusées, etc.

Par le niveau et la qualité de son enseignement, sa pédagogie moderne, l'équilibre harmonieux réalisé entre les diverses disciplines, l'École de l'air a conscience de tout mettre en œuvre pour former ainsi qu'elle en a la vocation, des hommes capables de "Faire face" au monde de demain.

L'École militaire de l'air

Dès sa création, en 1922, l'Armée de l'air a voulu donner aux meilleurs de ses sous-officiers la possibilité de devenir officiers d'active et cette possibilité a été, par la suite, étendue aux officiers de réserve servant en situation d'active.

En 1935, à la suite du regroupement des écoles de formation des différentes spécialités, naît l'École des élèves officiers d'active (EOA) qui devient, en 1938, l'École militaire de l'air. Implantée à Versailles jusqu'en 1940, elle s'installe à Salon-de-Provence en 1946, aux côtés de l'École de l'air (1).

L'École militaire de l'air a pour mission de former des officiers des trois corps : officiers de l'air (navigants), officiers mécaniciens de l'air, officiers des bases de l'air. Elle recrute ses candidats par la voie d'un concours du niveau des classes terminales de l'ensei-

gnement secondaire.

La préparation de ce concours est facilitée par l'Armée de l'air grâce à des cours appropriés d'une durée de deux ans. Les candidats ayant satisfait aux examens du DEUG, option scientifique, ou possédant un diplôme équivalent peuvent être admis sur titre.

L'École militaire de l'air offre aux sous-officiers la possibilité d'une importante promotion sociale et professionnelle. Elle assure une double formation :

- celle de l'officier, qui permet d'acquérir les connaissances militaires, les qualités physiques et morales, la culture générale indispensable pour un futur cadre ;
- celle du technicien et du scientifique qui apporte les connaissances nécessaires pour aborder toutes les spé-

cialités.

Ces deux volets de l'instruction sont développés pendant une année à l'issue de laquelle les élèves, nommés aspirants d'active à leur entrée à l'École, sont promus sous-lieutenants. Les nouveaux officiers sont alors affectés dans une unité de l'Armée de l'air s'ils sont déjà pilotes ou s'ils appartiennent au corps des officiers des bases de l'air. Ils font une deuxième année à l'École s'ils sont élèves pilotes ou officiers mécaniciens.

Les élèves sortant de l'École militaire de l'air peuvent, s'ils le désirent, poursuivre des études scientifiques à l'Université. Par ailleurs, le niveau atteint permet, à ceux qui n'en étaient pas titulaires, de présenter en faculté des sciences le Diplôme d'Études Universitaires Générales (DEUG).

Ayant franchi une étape décisive de

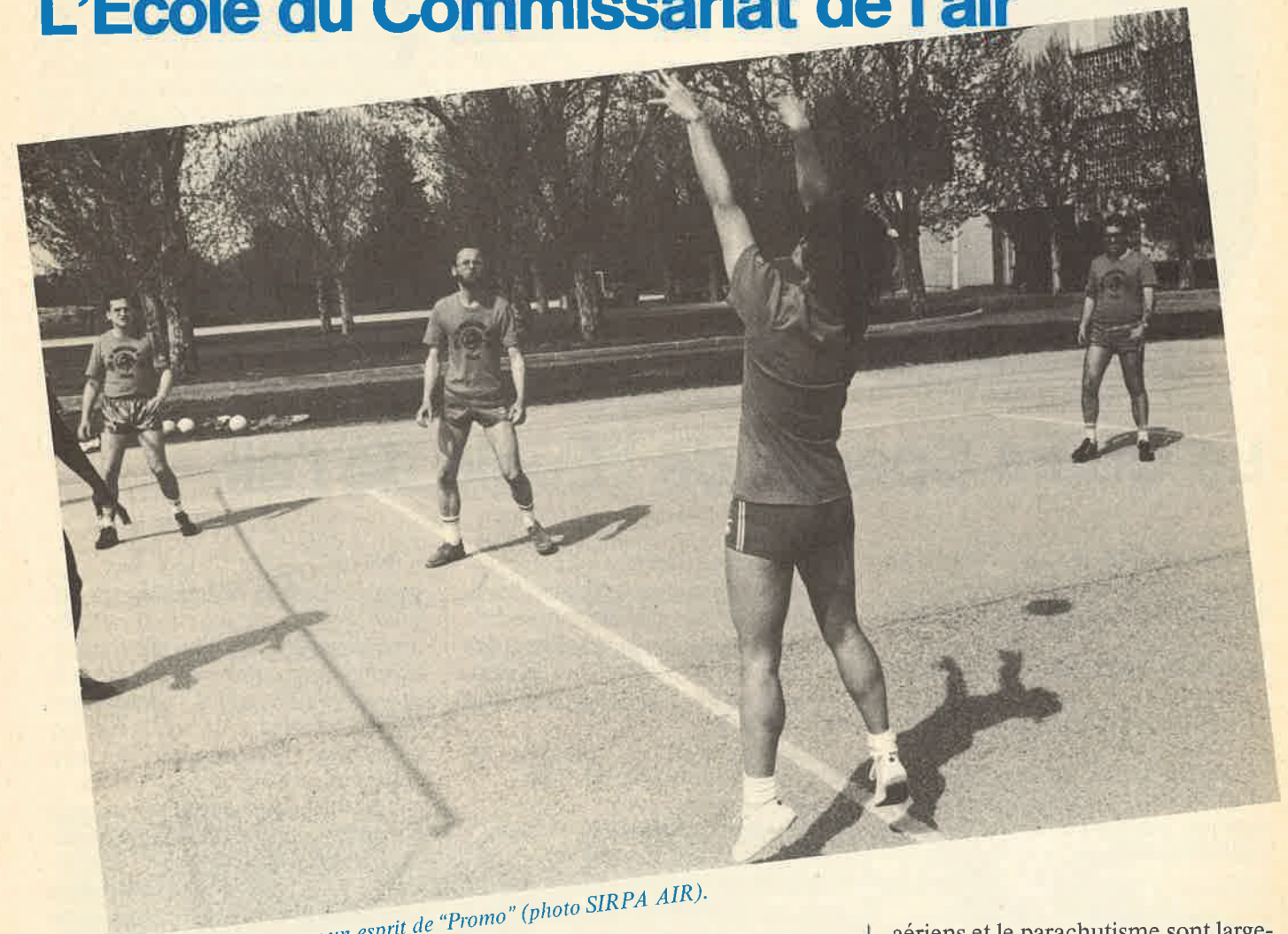
leur vie militaire, les officiers issus de l'École militaire de l'air se voient offrir, grâce à leurs compétences nouvelles, des possibilités élargies en matière d'affectation de responsabilités et de carrière. Ils ont la possibilité de préparer le concours de l'École supérieure de guerre aérienne et leur entrée dans le cycle d'études de l'enseignement militaire supérieur scientifi-

que et technique (EMSST) au même titre que les anciens élèves de l'École de l'air. De cette façon, certains peuvent espérer accéder à des emplois de haut niveau dans les domaines opérationnels et techniques.

Depuis 1974, les sous-officiers féminins peuvent également accéder à l'École militaire de l'air.

(1) - Les élèves officiers de la promotion 1947 sont les premiers à porter l'insigne de l'école retenu après concours entre eux-mêmes et leurs anciens. En 1963, M. Messmer remet à l'école son drapeau, décoré au même moment de la Légion d'honneur, de la Croix de Guerre "1939-1945" et de la Croix de Guerre des théâtres d'opérations extérieures (TOE).

L'École du Commissariat de l'air



Le sport d'équipe, pour un esprit de "Promo" (photo SIRPA AIR).

Créée en 1953, au sein de l'École de l'air, à Salon-de-Provence, l'École du Commissariat de l'air forme des officiers destinés à assurer les missions d'administration générale et financière et de logistique liées à "la vie de l'homme" dans l'Armée de l'air.

Elle recrute ses élèves parmi les jeunes gens titulaires d'une licence en droit ou en sciences économiques ou diplômés de certaines grandes écoles. Le concours d'entrée est commun avec ceux d'entrée aux Écoles du Commissariat de la Marine et de

l'Armée de terre et la scolarité de deux ans assure une formation administrative, juridique et technique.

En première année, les jeunes commissaires nommés aspirants, partagent la vie de leurs camarades de l'École de l'air.

Promus sous-lieutenants dès le début de la deuxième année, ils bénéficient du régime de l'externat. Au cours de cette deuxième année, ils approfondissent les connaissances propres aux administrateurs qu'ils seront.

Tout au long de la scolarité, les futurs commissaires de l'air reçoivent une formation d'officier. Les sports

aériens et le parachutisme sont largement pratiqués. De nombreux voyages d'études tant en France qu'à l'étranger, sont également organisés.

A leur sortie de l'École, les commissaires de l'air, nommés au grade de lieutenant, sont affectés sur une base aérienne puis dans les différents services administratifs et financiers du Commissariat de l'air ou de l'Administration centrale du Ministère de la Défense Nationale.

L'École du Commissariat de l'air forme les administrateurs qualifiés dont l'Armée de l'air a besoin. Elle admet également des officiers stagiaires étrangers.



Constamment mis au plus haut niveau, l'enseignement délivré à l'École de l'air est de qualité (photo SIRPA AIR).

Le Cours Spécial de l'École de l'air

Créé en 1973, le Cours Spécial de l'École de l'air a pour objet de donner aux élèves de nationalité étrangère une formation d'officier et de spécialiste de haut niveau en aéronautique.

Ce cours fait partie intégrante de l'École de l'air sous l'autorité du général commandant cette école.

Les candidats âgés de dix-sept à vingt-six ans doivent satisfaire à un examen probatoire de mathématiques et de français.

L'enseignement

Le cycle d'enseignement s'étend sur trois années dont les deux premières, communes aux navigants et aux mécaniciens, visent à donner la formation militaire de base en même temps qu'une solide assise scientifique.

La première année est consacrée, sur le plan militaire à l'instruction élémentaire et au développement des qualités morales et physiques. Sur le plan scientifique, elle a pour objet le développement et l'acquisition des connaissances fondamentales.

En deuxième année, la formation

de l'officier se poursuit à travers l'apprentissage des responsabilités. Sur le plan scientifique elle est consacrée à l'étude des sciences appliquées et des techniques nécessaires pour la compréhension des problèmes de l'aviation moderne.

L'enseignement en troisième année est axé sur la spécialisation.

• Trois types d'activités

L'ensemble des programmes peut donc être découpé en trois types d'activités :

- la formation de l'officier ;
- la formation scientifique et technique ;
- la formation professionnelle.

* La formation de l'officier couvre les trois domaines complémentaires de la formation militaire, la formation générale et la formation sportive. Toutes les activités de ce domaine sont communes avec celles de la promotion correspondante de l'École de l'air.

* La formation scientifique et technique porte, en première année, sur l'étude des sciences de base dont les mathématiques avec le calcul diffé-

rentiel et intégral, l'étude des fonctions et l'analyse vectorielle, et la physique, l'électricité, mécanique et thermodynamique. En deuxième année, le programme comporte l'étude de la mécanique des fluides, l'aérodynamique, la mécanique du vol, la thermopropulsion, l'électronique, les télécommunications et l'automatique.

* La formation spécialisée, objet de la troisième année, est différenciée selon les spécialités :

- les élèves pilotes suivent la phase élémentaire de formation des pilotes de l'Armée de l'air et effectuent à ce titre cent soixante à cent quatre-vingts heures de vol sur Fouga-Magister. Ils reçoivent, en outre, l'instruction sol sur les connaissances nécessaires au vol (navigation, météorologie, circulation aérienne, etc.) ;
- les élèves mécaniciens reçoivent une formation polyvalente dans le domaine de la mécanique et des télécommunications. L'enseignement porte sur l'étude pratique des principes de fonctionnement, de la technologie et de l'entretien des matériels air et sol utilisés en aéronautique.



Salon-de-Provence, pépinière d'officiers

1935

Salon-de-Provence, pépinière d'officiers

Sur la base aérienne 701 implantée près de Salon-de-Provence, l'École de l'air et l'École militaire de l'air cohabitent sous une même autorité puisqu'elles ont une même mission : former les officiers qui sont appelés à servir l'Armée de l'air au cours d'une carrière longue dans l'un des trois corps suivants :

- officiers de l'air (personnel navigant, essentiellement des pilotes) ;
- officiers mécaniciens et télémécaniciens ;
- officiers des bases.

Chacune des deux Écoles, l'École de l'air et l'École militaire de l'air, dont l'existence se justifie par son recrutement propre, s'identifie par son drapeau, son insigne et ses traditions.

A Salon-de-Provence stationnent également l'École du Commissariat de l'air, chargée de former les futurs officiers administratifs et gestionnaires de haut niveau nécessaires à l'Armée de l'air, ainsi que le Cours Spécial de l'École de l'air, assurant la formation des futurs cadres des Forces aériennes amies francophones.

Seule l'histoire de l'École de l'air est retracée ci-après.

Créée par un décret datant de 1933, l'École de l'air ne verra arriver sa première promotion qu'en 1935. Mais l'Armée de l'air dont l'identité est confirmée par la loi du 2 juillet 1934 a été très vite soucieuse de former elle-même l'ensemble de ses officiers qu'ils soient du recrutement direct ou interne (1).

En 1935, l'École de l'air est implantée à Versailles dans les locaux de l'École militaire d'application de l'aéronautique. Cette dernière fait alors partie intégrante de l'École de l'air mais retrouvera son entité propre après la 2^e guerre mondiale en tant qu'École militaire de l'air, quelque temps appelée École des élèves-officiers d'active.

C'est le général Houdemon qui est le premier officier appelé à commander l'École de l'air : grièvement blessé en combat aérien durant la 1^{re} guerre mondiale, cet officier de cavalerie devenu pilote de chasse apporte son expérience et tout son cœur dans l'entreprise considérable que représente la mise sur pied de l'École.

La promotion qui entre à l'École de l'air en 1935 comprend 53 élèves-pilotes et 2 mécaniciens répartis en 3 brigades.

L'instruction générale militaire et

technique est assurée sur place, à Versailles, tandis que la formation aéronautique de base effectuée sur des aérodromes voisins (Saint-Cyr et Villacoublay), a lieu sur Potez 25.

La promotion gagne le camp d'Avord au bout de six mois pour s'y préparer au brevet de pilote (sur Morane 315 et 230), puis revient à Versailles, l'hiver, pour achever sa formation au sol et les élèves continuent à voler comme bombardier, mitrailleur et observateur. La "Promo" effectue ensuite différents stages : à Cazaux pour le tir et le bombardement, à Mourmelon pour la manœuvre et la navigation, à Orléans enfin pour l'entraînement à la coopération Air-Artillerie.

Inaugurant la tradition du baptême "d'officier" reprise depuis lors chaque année, la promotion 1935 choisit le nom du capitaine GUYNEMER dont l'École fait sienne sa devise "faire face".

La promotion dessine également l'insigne de l'École de l'air : l'aigle of-

(1) - Ainsi dès 1931, cinq promotions d'officiers mécaniciens ont été directement recrutées avant la lettre par l'Armée de l'air à partir de l'École des arts et métiers. Ces grands anciens figurent en tête de l'annuaire des anciens élèves de l'École de l'air à laquelle ils sont rattachés compte tenu de leur recrutement et de leur formation.



Les Petites Écuries de Versailles, cadre initial de l'École (SHAA).

frant le poignard de l'officier à l'avidité de ses petits encore dans l'aire, et adopte comme chant de tradition "les rapaces", refrain d'escadrille composé en 1914.

1936

Les 84 élèves de la promotion 1936 "Capitaine ASTIER DE VILLATTE" inaugurent le vocable "poussin" et le baptême "d'aviateur" dans le vent de l'hélice. Parmi eux se trouve l'élève officier Gabriel GAUTHIER qui sera le premier général issu de l'École et le premier ancien de l'École appelé à la commander.

1937

La 3^e promotion est accueillie à Salon-de-Provence dont les installations provisoires sont encore inachevées. Ce vaste chantier, traversé par la route Salon-Marseille détournée depuis, est dominé par les échafaudages imposants du "BDE". Ce sigle à la traduction incertaine "bâtiment des élèves" ou "bâtiment des études", donne aujourd'hui place à l'appellation "bâtiment GUYNEMER".

1939

L'École reçoit son drapeau des mains du chef d'État-major de l'Armée de l'air, le général VUILLEMIN, alors que la 2^e guerre mondiale va se déclencher.

Jugée trop vulnérable en raison de sa proximité de la frontière italienne, l'École est repliée près de Bordeaux sur la base aérienne de Mérignac où 229 "poussins" sont alors admis.

Le 18 juin 1940, alors que le général DE GAULLE lance l'appel historique qui conduira les Forces françaises libres à poursuivre le combat pour libérer notre pays, l'École de l'air reçoit l'ordre de faire mouvement vers l'Afrique du Nord. Les circonstances du moment ne permettent pas l'exécution de cet ordre : quelques élèves parviennent individuellement à rejoindre les Forces françaises libres. Jusqu'à la fin de la guerre, l'École connaît alors l'instabilité et la semi-clandestinité : repli au château des Templiers, près de Collioures, retour éphémère à Salon, dissolution bientôt suivie de reconstitution à Toulouse.



A Salon, en février 1939, le général Vuillemin remet à l'École son drapeau (SHAA).

Commandants de l'École de l'air

Général HOUEMON	1935-1936	Général GAUTHIER	1960-1962 (1)
Général BOUSCAT	1936-1937	Général ROUQUETTE	1962-1964
Général SCLAFER	1937-1937	Général LECERF	1964-1967
Colonel BONNEAU	1937-1940	Général GRIGAU	1967-1969 (2)
Cdt ARCHAIBAUT	1940-1941	Général SAINT-CRICQ	1969-1971 (3)
Général DE SEVIN	1941-1942	Général CHESNAIS	1971-1973
Colonel DARTOIS	1943-1944	Général	
Lieutenant-colonel BEZY	1945-1946	ARCHAMBEAUD	1973-1976 (4)
Colonel		Général SAULNIER	1976-1979 (5)
DE MARICOURT	1946-1948	Général GHESQUIÈRE	1979-1982
Colonel DE RIVALS	1948-1949	Général VOUGNY	1982-1985
Général LEROY	1949-1951		
Général			
DE MARICOURT	1952-1954		
Général BIGOT	1954-1957		
Général DELFINO	1957-1960		
Général AUBINIÈRE	1960-1960		

- (1) 1^{er} Chef d'État-major issu de l'École de l'air
 (2) CEMAA
 (3) CEMAA
 (4) Inspecteur général de l'Armée de l'air
 (5) Chef d'État-major des Armées

1942

Au mois de novembre : l'ennemi occupe la zone de France restée "libre" et investit l'École de l'air qui est à nouveau dispersée. Le drapeau de l'école est acheminé jusqu'à Marrakech où l'école renaît officiellement. Pour les élèves c'est la clandestinité plus ou moins avouée, l'éparpillement entrecoupé de retrouvailles dans les écoles d'ingénieurs (Sup Elec, Sciences Po, Mines de St-Étienne...) ou sur les chantiers de Jeunesse et Montagne, dans le maquis, ou encore évasion de France à travers les Pyrénées au prix d'un internement dans les prisons espagnoles.

Malgré ces obstacles, le recrutement de l'école ne se tarit pas : chaque année voit naître une nouvelle promotion parfois deux comme en 1943 et 1944 où un concours d'admission est organisé à la fois en métropole et en Afrique du Nord. Pendant toute cette période les élèves pilotes rassemblés à Marrakech sont envoyés aux États-Unis pour effectuer leur entraînement aérien.

1945

La paix est acquise le 8 mai 1945 et le territoire national libéré. Mais plusieurs bombardements, effectués par l'aviation ennemie alors que les Alliés s'y étaient déployés après leur débarquement sur les côtes de Provence, interdisent encore d'utiliser la plateforme de Salon.

L'École de l'air nomadise à nouveau à Bouffémont puis revient à la caserne des Petites Écuries où la rejoint l'École militaire de l'air : pour celle-ci le recrutement, interrompu en 1940, avait repris dès 1942 simultanément sur le territoire métropolitain, en Afrique du Nord et en Indochine.

1946

Le 14 juin l'École est citée. Sa citation signée par le général DE GAULLE, comporte l'attribution de la Croix de la Légion d'honneur.

"Jeune École qui, dès les premières années, s'égale aux plus anciennes.

Les élèves formés aux exaltantes et rigoureuses disciplines de l'air, stimulés par l'exemple de leurs anciens ont su victorieusement faire face à l'ennemi dans tous les ciels de bataille.

A perdu le tiers de ses effectifs au Champ d'honneur, porte à son palmarès 10 Croix d'Officier de la Légion d'honneur, 170 Croix de Chevalier et 860 citations.

Magnifique École militaire, particulièrement vouée au culte des valeurs morales du soldat, elle s'est révélée une pépinière incomparable de combattants et de chefs aériens".

Au mois d'octobre, l'École de l'air retrouve enfin Salon qu'elle a quitté cinq ans plus tôt. Mais toutes les installations sont encore en piteux état.

A Salon elle cohabite désormais avec l'École militaire de l'air. Depuis,

une cérémonie conjointe permet chaque année de donner un nom de baptême aux nouvelles promotions des deux Écoles suivant un cérémonial devenu traditionnel, à la fin de la première année d'études.

1947

M. Vincent AURIOL, président de la République, remet la Légion d'honneur et la Croix de Guerre 1939-1945 à l'École de l'air.

La citation accompagnant cette double distinction est inscrite sur le fronton de l'amphithéâtre "MARIN LA MESLÉE" face aux noms des anciens élèves qui ont donné leur vie pour la France (2).

(2) - Aujourd'hui le Drapeau de l'École de l'air porte également la Croix de guerre des Théâtres d'opérations extérieures (TOE), et la Médaille de l'Aéronautique.

1948

Le souvenir du capitaine GUYNEMER se concrétise. En 1948 sa fourragère est remise à l'école et exposée depuis lors dans la salle d'honneur. Trois ans après une stèle est érigée à sa mémoire face au bâtiment des études (BDE) qui, avant de devenir le bâti-



Un souvenir de la guerre : le BDE camouflé (photo École de l'air).

Noms de baptêmes des promotions de l'École de l'air

Capitaine GUYNEMER	1935
Capitaine ASTIER DE VILLATTE	1936
Commandant MEZERGUES	1937
Commandant MAILLOUX	1938
Lieutenant PINCZON DU SEL	1939
Lieutenant STEUNOU	1940
Commandant DAGNAUX	1941
Commandant TRICAUD	1942
Sous-Lt POMIER LAYRARGUES	1943
Cap. THOUVENIN	
DE VILLARET	1943 AFN
Capitaine PRECIOZI	1944
Lieutenant DE TEDESCO	1944 AFN
Cdt MARIN LA MESLÉE	1945
Cdt DE SAINT-EXUPÉRY	1946
Commandant THOLLON	1947
Capitaine BRACHET	1948
Capitaine DE SEYNES	1949
Commandant SCHLOESING	1950

Commandant JEANDET	1951
Colonel DARTOIS	1952
Commandant BRUNSCHWIG	1953
Commandant HELIOT	1954
Cap. GOUACHON NOIREAUT	1955
Lieutenant LE CONG	1956
Colonel DUCRAY	1957
LOUIS BLÉRIOT	1958
Capitaine ESTIENNE	1959
Lieutenant et Capitaine FERRANDO	1960
Capitaine MOULIN	1961
Capitaine MARTIN	1962
Commandant DESHAYES	1963
Lt-colonel CARPENTIER	1964
Cdt DE TRICORNOT DE ROSE	1965
Lt AUDEMARD D'ALANÇON	1966
Capitaine PERONE	1967
Commandant BIGAND	1968

Lieutenant TARIEL	1969
Général DELFINO	1970
Commandant BLANCKAERT	1971
Général MADON	1972
Capitaine MARCHAL	1973
Commandant BRUNAUD	1974
Capitaine DUTHOIT	1975
Capitaine DE LA MOTTE	1976
Capitaine ROUGIER	1977
Général PINEAU	1978
Cap. CAROFF DE KERVEZEC	1979
Lieutenant SAINT HILLIER	1980
Colonel ROSSI LEVALLOIS	1981
Général D'HARCOURT	1982
Lieutenant FLEISCHEL	1983
Général GUERNON	
promotion du cinquantenaire	1984

ment "GUYNEMER", sera rendu dépositaire du "Vieux Charles", le Spad 7 à bord duquel l'as de la guerre a remporté tant de victoires. Cet exceptionnel témoignage historique est désormais transféré au Musée de l'air et de l'espace, au Bourget.

1952

Une fois effacés les dommages de la guerre, l'infrastructure de l'école se développe selon un plan cohérent : - devant le bâtiment GUYNEMER la perspective de la place PELLETIER D'OISY ; - à l'ouest se construisent les bâtiments général BROCARD, général TESTART et général VALIN où vivent les élèves, plus loin le gymnase lieutenant AGNEL, zone prédestinée au sport (les anciens de la promotion 1948 y ont creusé la première piscine de l'école) ; - à l'est le mess des élèves, 3 générations de laboratoires pour permettre aux élèves d'étudier et améliorer leur instruction scientifique et technique, l'ensemble des bâtiments nécessaires à la base aérienne qui a succédé au bataillon de l'air dont des générations de "poussins" gardent le souvenir. A ses baraquements de bois inondés chaque hiver sous les platanes a succédé aujourd'hui un parc devant le mess des officiers.

1954

En 1954 l'école est dotée d'une piste en "béton" qui va lui permettre de mettre en œuvre successivement différents types d'avions de combat au profit des cadres et des élèves déjà brevetés (3) : Mistral, Super Mystère B2 puis Mystère IV. Auparavant les élèves-officiers n'effectuaient à Salon que 30 heures de vol au titre de dégrossissage, sur Morane Saulnier 315 et 230 puis sur Sipa 11, avant d'être formés comme pilotes aux États-Unis ou au Canada.

A partir de 1954 cette formation au pilotage est entièrement assurée par l'Armée de l'air. L'instruction de base se déroule à l'École de l'air même, d'abord sur Sipa, puis dès 1956 sur Fouga Magister, avion-école à réaction.

Cette instruction est également dispensée aux officiers de Marine destinés à servir comme pilotes dans l'Aéronautique navale. L'activité aérienne sur la plate-forme de Salon, ainsi augmentée de façon considérable, s'enrichit encore au cours des années suivantes (4).

1960

Cette année marque le début d'une évolution profonde pour l'École de l'air, dont le concours d'entrée et le

programme des études étaient jusqu'alors propres à chaque corps : officiers de l'air et officiers mécaniciens, auxquels s'ajoutent les officiers des bases admis à l'École après la création du corps.

Le général AUBINIÈRE et le général GAUTHIER donnent une impulsion initiale énergique qui, par touches successives, aboutit aux dispositions aujourd'hui en vigueur. Durant leurs deux premières années d'études à l'École où ils sont admis par un concours unique, les élèves reçoivent désormais une formation commune comportant deux volets de formation d'égale importance :

- la formation de l'officier ;
- la formation de l'ingénieur.

C'est essentiellement en troisième année qu'est assurée la formation de

(3) - Les élèves déjà brevetés sont ceux de l'École militaire de l'air.

(4) - 1960 : mise en place d'un escadron de transport doté de N 2501 afin d'initier sur place les élèves au parachutisme.

- 1964 : la Patrouille de France fait mouvement vers Salon.

- 1968 : création de l'Équipe de voltige de l'Armée de l'air (Cap 20).

- 1978 : l'Équipe Phénix, composée de parachutistes bénévoles, quitte Luxeuil pour gagner Salon. Elle complète ainsi la triade des "Équipes de présentation de l'Armée de l'air" (EPAA).

spécialisation (pilotage en particulier).

Le haut niveau de cette formation est sanctionné par le diplôme d'ingénieur de l'École de l'air dont la valeur est reconnue au niveau national, ce qui donne sans ambiguïté à l'école sa juste place parmi les grandes écoles d'ingénieurs. Ceci autorise tous les élèves à passer les examens leur permettant d'obtenir la licence et la maîtrise mises au point par les universités d'Aix-Marseille à partir du programme de formation propre à l'École.

1976

Le concours d'entrée est ouvert aux candidats féminins (spécialité pilote exclue).

Parallèlement, les probabilités de réussir la spécialisation de pilote font l'objet d'une information individuelle auprès des élèves, et à deux niveaux :

- tests psychotechniques lors du concours d'entrée ;
- stage de pronostic en vol dès les premiers mois de présence à l'école.

1985

L'École de l'air fête son cinquantenaire cette année. C'est le 5 juillet qu'aura lieu le baptême de la "promotion du cinquantenaire - promotion général GUERNON".

Le général GUERNON appartenait à la promotion "Capitaine GUYNEMER".



Le Général de Gaulle remet au drapeau la Croix de Guerre des TOE, le 28 février 1960 (SIRPA AIR).

Point fort de la première année, le baptême des promotions (SIRPA AIR).



A black and white portrait photograph of a young man in a military uniform. He is wearing a dark jacket with a high collar, a white shirt, and a dark tie. He has short, dark hair and is looking slightly to the right. The photograph is mounted on a dark album page.

(ECPA)

adille Le 10 M A R S 1917.

COMPTÉ RENDU

Observateur Pilote *Gygnemer*

Heure de Départ *12.30* Heure de Retour *14.15*

Mission

Itinéraire suivi

Altitude maximum *4.500*

1. Avions ennemis rencontrés

HEURE	TYPE D'AVIONS	ALTITUDE	LIEU de la RENCONTRE Vitulaire des avions ennemis	NOMBRE DE COMBATS	INCIDENTS, RÉSULTATS
<i>13.30</i>	<i>6 place</i>	<i>3.200</i>	<i>Aboument</i>	<i>1</i>	<i>Tombe au feu - sur la ligne Gygnemer</i>

A black and white portrait of a man in a military uniform. He is smiling and looking towards the camera. He has short, dark hair. He is wearing a dark uniform jacket with a white shirt and a dark tie. On his left chest, there are several medals and ribbons. On his right chest, there are pilot wings. The background is dark and out of focus.

Marin La Meslée