

Comment transformer votre bleusaille en as du manche à balai ?

Les avions ne sont rien sans les pilotes, c'est une évidence.

Disposer de pilotes bien formés et compétents est une composante importante de AE pour gagner la maîtrise de l'espace aérien. Ces pilotes doivent voler sur des machines performantes et modernes mais un mauvais pilote volant sur un avion moderne ne se transformera pas miraculeusement en as !

En règle générale il faut toujours confier aux meilleurs pilotes les meilleurs avions.

La formation des pilotes à AE est un volet important qui mérite d'y consacrer un peu de temps. C'est représenté un jeu dans le jeu.

On peut laisser l'IA s'en charger mais il vaut mieux connaître les grands principes du système.

Plusieurs pools sont de pilotes sont à la disposition du joueur:

-**Training pool** ou école de pilotage

-**Pool de réserve général:** les pilotes sont en attente d'une affectation dans une escadrille.

-**Pool de réserve:** les pilotes sont déjà affectés à une escadrille spécifique mais ont été retirés du service actif pour être placés en réserve. Les pilotes blessés et guéris sont aussi placés dans ce pool. Les pilotes peuvent être réintégré dans un bref délai dans leur escadrille d'origine, ou être versés dans le pool général ou, si leur niveau le permet, dans le TRACOM.

There are 141 pilots in reserve, either in a group's reserve or in the general pilot reserve Show pool: **Group**

All Nationalities
I Army(45) I Navy(96)

Rank	Name	Due	Mis	Kills	Exp	Status	Group	Nat
ZLT	Terada, S.	42/03	0	0	66	OK	10th I.F Chutai	I Army
WO	Kashima, K.	-	0	0	65	OK	11th Sentai	I Army
WO	Takahashi, T.	42/01	0	0	76	OK	11th Sentai	I Army
WO	Yamaguchi, B.	42/02	0	0	79	OK	11th Sentai	I Army
PO1	Kurihara V.	42/01	50	4	72	WIA	12th Ku S-1 Det B	I Navy
PO2	Katsuma P.	-	10	0	62	OK	13th Ku K-1 Det A	I Navy
PO2	Kaneko M.	42/01	11	0	54	WIA	13th Ku S-1 Det B	I Navy
WO	Hayashi L.	42/01	17	0	51	WIA	13th Spc Tpt Unit B	I Army
WO	Negishi, N.	42/06	0	0	69	OK	144th Sentai	I Army
PO2	Hisao, J.	42/03	0	0	57	OK	14th Ku S-1	I Navy
LT	Goto, H.	42/03	0	0	63	OK	14th Ku S-1	I Navy
LTJG	Yamakazi, K.	42/03	0	0	57	OK	14th Ku S-1	I Navy
CDR	Nakajima, D.	42/03	0	0	80	OK	14th Ku T-1	I Navy
WO	Inuzuka T.	-	22	0	54	WIA	18th I.F Chutai	I Army
LT	Aihara K.	42/05	0	0	80	OK	1st Ku K-1 Det	I Navy
PO1	Iwaki, Y.	42/04	0	0	71	OK	1st Ku S-1	I Navy
LT	Yamashita, J.	42/05	0	0	77	OK	1st Ku S-1	I Navy
ZLT	Juni A.	-	27	0	55	WIA	1st Raiding Sentai	I Army
ZLT	Shishimoto, H.	42/04	0	0	75	OK	1st Sentai	I Army
ZLT	Kato, K.	42/04	0	0	72	OK	204th Trng Sentai	I Army
ILT	Kanemaru, T.	42/02	0	0	73	OK	24th Sentai	I Army
MAJ	Ochi A.	42/01	0	0	29	WIA	2nd Hikotai IMAF	I Army
LT	Inoue, F.	42/03	0	0	68	OK	2nd Ku K-1	I Navy
LT	Kurakane, Y.	42/03	0	0	68	OK	2nd Ku S-1	I Navy

Back

**Pilotes de la réserve affectés à un groupe aérien.
(Les pilotes blessés font aussi partie de ce groupe)**

TRACOM : pool des instructeurs:

Les pilotes dont l'expérience est supérieure à 80 peuvent être retirés du service actif d'une escadrille et versé dans ce pool. En dehors de son influence sur les écoles de pilotage (voir ci dessous) le TRACOM est un excellent moyen de se constituer un capital de pilotes super expérimentés pour les mettre à l'abri des combats pendant quelque temps et de pouvoir les réaffecter à quelques escadrilles d'élite en ciblant l'affectation de ces pilotes.

Les écoles de pilotage:

Le cursus de formation d'un pilote à AE démarre par le recrutement de candidats pilotes qui sont intégrés dans le « training pool » de la marine ou de l'armée de terre.

La marine japonaise recrute ainsi environ 300 nouveaux candidats par mois qui rejoignent un 1^{er} cursus de 3 mois. L'expérience de ces apprentis pilotes passe de 2 à 17.

Une 2^{eme} formation de 3 mois permet aux jeunes pilotes d'acquérir de nouveaux points d'expérience en passant de 17 à 30.

Suit alors une nouvelle période de 3 mois où les apprentis pilotes progressent du niveau 30 à 40. A l'occasion du dernier trimestre de la formation les jeunes pilotes gagnent 7 points d'expérience supplémentaires pour atteindre le niveau moyen de 47.

La progression de chaque pilote est déterminée de manière aléatoire à la fin de chaque mois avec une variation autour de la moyenne comprise entre -2 à +2.

La présence de pilotes dans le TRACOM agit sur la rapidité de formation des jeunes pilotes dont le cursus peut être raccourci tout en maintenant le niveau d'expérience à la sortie de l'école. (La valeur de l'exemple !)

Les instructeurs du TRACOM participent à l'élévation du niveau moyen des pilotes des écoles de pilotage à la fin de chaque mois. On considère qu'un instructeur contribue à élever l'expérience moyenne de un point. Lorsque les élèves pilotes atteignent ou dépassent le niveau moyen requis ils sortent de l'école quelque soit le temps mis pour leur instruction.

A la fin de chaque mois un message apparaît indiquant le nombre de pilotes sortis en avance de la formation. Cette fonction n'est pas essentielle au jeu. Ne pas l'employer n'a pas une importance fondamentale surtout quand le pool de pilotes est bien fourni. Par contre en cas de fortes ponctions et d'épuisement du pool général les pilotes sont recrutés avant même la fin de leurs études. La qualité moyenne des pilotes sortant de l'école baisse car on prélève des pilotes de moins en moins bien formés. Le TRACOM permet d'éviter cet inconvénient en maintenant le niveau des promotions et en raccourcissant les délais de formation.

Au bout d'une année les jeunes pilotes sortent de l'école pour rentrer dans un pool, dit de remplacement, en attente d'une affectation dans une escadrille. C'est à ce moment, par le miracle de l'électronique, qu'ils reçoivent une identité et un grade. Auparavant les élèves n'ont qu'un numéro.

Les élèves pilotes de l'armée de terre japonaise suivent le même cursus mais à la sortie de l'école le niveau général est nettement moins bon avec une expérience moyenne de 40.

Pour les pilotes du camp allié le principe de fonctionnement est le même mais chaque nationalité a ses propres effectifs et un niveau moyen d'expérience à la sortie de l'école spécifique.

WitP Tracker AE

File Turn Help

Data set: Air Groups and Pilots

L'école de pilotage de la marine japonaise

Nation	Pilots	Pilots Needed	Exp	Repl. Rate	Month 1-3 #	Month 1-3 Exp	M 4-6 #	M 4-6 Exp	M 7-9 #	M 7-9 Exp	M 10-12 #	M 10-12 Exp
IJ Army	2753	100	40	310	962	4	932	14	929	24	918	34
IJ Navy	2192	42	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47

1er janvier 1942

WitP Tracker AE Pilot Training Pool History

Nation: IJ Navy

Turn	Pilots	Exp	Repl. Rate	Mon 1-3 #	Mon 1-3 Exp	M 4-6 #	M 4-6 Exp	M 7-9 #	M 7-9 Exp	M 10-12 #	M 10-12 Exp
17	1956	50	320	985	2	928	17	951	30	985	40
19	1954	50	320	985	2	928	17	951	30	985	40
20	1953	50	320	985	2	928	17	951	30	985	40
22	1947	50	320	985	2	928	17	951	30	985	40
25	1946	50	320	985	2	928	17	951	30	985	40
26	2262	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
27	2254	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
28	2253	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
29	2253	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
30	2247	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
31	2222	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
32	2222	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
33	2217	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
34	2217	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
35	2206	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
37	2206	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
38	2206	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
40	2200	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
41	2200	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
42	2199	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
43	2199	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
44	2198	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
45	2192	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
46	2192	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47
47	2192	49	290	938	7	929	25	947	34	980	47

Nombre de pilotes en attente d'affectation

Nombre de nouveaux pilotes arrivant par mois

Close

Cursus des pilotes

War in the Pacific: Hakko Ichiu

Last turn loaded: 47 (01/22/42)

De l'école à la pratique: encore et toujours de l'entraînement !

Les pilotes à la sortie de l'école savent voler dans un ciel sans perturbation (Météo clémente, pistes bien lisses et préparées, pas d'ennemi à proximité) et ont acquis des compétences dans les différents domaines de l'aéronautique mais de manière aléatoire. Autour de la moyenne de l'expérience et des compétences on trouve une certaine variabilité entre pilotes.

A la sortie de l'école les pilotes n'ont pas de réelle spécialité. Ils l'acquièrent en intégrant une escadrille spécifique: chasse, bombardement, transport, reconnaissance, torpillage...

Envoyer de jeunes pilotes à peine sortis de l'école dans une escadrille combattant en 1ere ligne relève de l'inconscience ou de l'incompétence mais dans les 2 cas c'est criminel ! Une phase d'entraînement intensif dans une escadrille placée largement en dehors de la zone des combats est indispensable. A noter qu'il est possible de consacrer une fraction des pilotes d'une escadrille de combat à l'entraînement mais c'est risqué.

Les jeunes pilotes peuvent parfaire leur formation sur de vieux coucous. Ainsi des Nates ou des Claudes font l'affaire pour la chasse, les biplans Jils pour les écoles de torpillage...

Devenir un spécialiste des attaques à basse altitude demande un entraînement en dessous de 5000 pieds, à la torpille de voler sur des avions torpilleurs équipés de torpilles. Les pilotes volant se destinant au bombardement doivent choisir entre le bombardement terrestre ou le

bombardement de navires. La détection est un métier à part.

Il est parfaitement possible de mettre des pilotes en surnombre par rapport au nombre d'avions disponibles dans l'escadrille. La rotation entre pilotes frais et pilotes fatigués se fait automatiquement.

La progression de l'entraînement peut être suivie dans la fenêtre d'information des pilotes à l'intérieur du panneau de l'escadrille. Une couleur verte indique que le pilote a progressé pendant le tour, une couleur orange pendant le mois écoulé.

Quand le pilote a atteint un niveau satisfaisant il peut être retiré de l'escadrille d'entraînement et versé dans la réserve générale ou être affecté directement à une escadrille de combat. Il faut compter plusieurs jours pour que le pilote rejoigne sa nouvelle affectation.

Un clic sur le nom du pilote fait apparaître une fenêtre qui propose d'affecter le pilote à la réserve de l'escadrille, un 2eme clic propose d'envoyer le pilote dans la réserve générale. Si un seul choix est proposé, l'escadrille n'a pas assez de pilotes. Il faut d'abord faire venir des pilotes de la réserve générale en prenant l'option « remplacement », puis cliquer sur les pilotes confirmés que l'on désire envoyer dans un autre pool.

5th Sentai is flying Ki-43-Ia Oscar and has 40 pilots, Average Experience: 44, Average Fatigue: 13, Total Kills: 0
 Skills - Air: 61 Primary mission: Training U Army

Rank	Name	Fat	Mis	Kills	Exp	Air	NavB	NavT	NavS	Recm	ASW	Tran	GrdB	LowN	LowG	Staf	Defn	Delay
ZLT	Ohashi K.	13	0	0	45	62	19	29	12	23	17	20	23	24	21	45	45	0
ZLT	Ohashi M.	13	0	0	45	62	23	19	20	26	19	11	13	21	27	40	36	0
MAJ	Kawai R.	13	0	0	45	63	18	23	15	15	17	20	17	16	20	44	34	0
MAJ	Juni S.	13	0	0	45	61	20	19	20	23	12	18	21	22	23	41	57	0
CPT	Kagawa T.	14	0	0	45	62	13	28	16	17	21	18	24	23	19	46	46	0
WO	Kimuyama D.	15	0	0	45	62	22	19	25	19	22	21	19	21	15	42	42	0
WO	Higashiyama K.	14	0	0	45	63	19	20	24	23	16	21	23	13	20	39	32	0
ZLT	Iizuka R.	9	0	0	44	63	23	21	15	12	11	29	18	22	15	34	44	0
ZLT	Kagawa C.	9	0	0	44	60	19	12	18	16	12	20	23	14	19	44	53	0
ZLT	Ishihara F.	20	0	0	44	61	14	22	21	20	18	12	19	10	21	35	47	0
WO	Aino I.	20	0	0	44	63	15	18	21	20	20	18	14	21	24	35	51	0
WO	Kado C.	15	0	0	44	61	24	10	15	13	19	22	18	18	17	36	53	0
ILT	Inokuchi G.	15	0	0	44	63	23	17	21	19	18	10	16	14	18	34	44	0
ZLT	Okamoto I.	16	0	0	44	60	20	26	14	23	18	19	19	19	18	45	53	0
ZLT	Malino G.	15	0	0	43	61	12	22	24	16	19	12	13	18	21	44	48	0
ZLT	Kabase P.	20	0	0	43	61	18	20	21	17	24	16	23	23	15	44	48	0
WO	Hayashi T.	16	0	0	42	61	13	17	16	24	20	18	18	20	12	40	48	0
ILT	Fuchida D.	19	0	0	42	63	14	17	13	22	15	20	19	16	21	33	35	0
ZLT	Maeda B.	15	0	0	42	63	19	20	18	17	21	18	21	14	21	38	36	0
WO	Aino S.	19	0	0	41	61	16	14	19	21	14	24	22	21	24	30	39	0
ZLT	Juni L.	9	0	0	41	62	22	27	20	24	19	23	19	14	14	44	44	0
ZLT	Suzuki V.	20	0	0	41	62	21	17	17	16	12	22	12	26	23	37	63	0
WO	Emura A.	9	0	0	41	63	17	16	23	15	16	15	19	10	20	32	46	0
ZLT	Harada V.	20	0	0	40	62	26	14	20	21	18	15	22	13	19	30	40	0
ILT	Mitsumoto F.	20	0	0	40	63	14	21	19	13	17	16	20	22	18	39	39	0
WO	Kikuchi A.	18	0	0	38	60	18	21	18	14	12	22	13	18	16	31	55	0

Expérience et compétence: cette escadrille d'Oscars dédiée à l'entraînement a permis d'obtenir de bons résultats pour les compétences des pilotes en combat aérien. Par contre ces pilotes manquent cruellement d'expérience, n'ayant jamais effectué de missions réelles.

Compétences et expériences des pilotes: 2 notions différentes

A AE un pilote se distingue par sa compétence et son expérience.

Ce sont 2 notions complètement différentes.

La compétence est le niveau atteint par le pilote dans une spécialité donnée de l'aéronautique.

11 compétences sont répertoriées + l'aptitude de se défendre en cas d'attaque par l'ennemi.

La compétence est acquise pendant l'entraînement dans une escadrille spécialisée (chasse, torpillage, bombardement, reconnaissance, transport, ...) Les attaques à basse altitude demandent un entraînement spécifique. Cette formation est accélérée si l'escadrille comprend

un pilote déjà confirmé, voir un vétéran. Les capacités du chef d'escadrille ont aussi une grande influence.

Le niveau de compétence d'un pilote peut, grâce à l'entraînement, atteindre 60 ou 70.

L'expérience peut s'acquérir en partie par l'entraînement mais progressera plus lentement au-delà de 45-50. Pour progresser rapidement en expérience un pilote doit être intégré dans une escadrille opérationnelle dans laquelle une fraction des pilotes peut poursuivre leur formation. L'expérience doit être au minimum de 55-60 pour intégrer une escadrille de 1ere ligne avec une compétence d'au moins 70 dans une spécialité.

L'expérience peut se traduire par la manière dont un pilote conduit un avion. L'expérience a une importance plus grande que l'aptitude. Un niveau d'expérience de 70 à 80 est difficile à obtenir et ne s'acquière qu'en mission opérationnelle.

Un pilote ayant une bonne expérience se tirera plus facilement d'affaire en conditions difficiles et sera moins sujet aux pertes opérationnelles. Il peut ainsi plus facilement ramener un avion endommagé à la base, atterrir sur un terrain accidenté, ou voler pendant une tempête. Un pilote avec un bon niveau d'expérience sera moins enclin à la fatigue. Des escadrilles comprenant des pilotes expérimentés ont une meilleure cohésion et permettent d'obtenir des raids mieux coordonnés.

Réparation et entretien des avions: l'intendance suivra !

Un avion est exposé à subir des dommages pendant les combats aériens. Le fonctionnement d'un avion provoque aussi sur la machine une usure du moteur, des ailes, train d'atterrissage etc..., usure d'autant plus importante que la base sur laquelle cet avion est stationné manque d'infrastructures. L'appareil gagne des points de fatigue à chaque mission. Lorsqu'un certain niveau est atteint l'avion est immobilisé pour une révision et un entretien. Un message apparaît alors dans le rapport opérationnel.

La fatigue peut diminuer si périodiquement les escadrilles sont mises au repos. Pendant cette inaction les mécanos peuvent effectuer quelques réparations.

Faire voler ses avions à AE est parfois très compliqué. Certains appareils passent la plupart du temps au sol pour des réparations ou des travaux de maintenance qui n'en finissent pas. Avoir des avions en bon état dans les conditions de la guerre du Pacifique relevait souvent de l'exploit.

Le service rating:

AE a introduit une notion essentielle dans les caractéristiques d'un avion: **le «service rating»** ce qui pourrait se traduire par «degré de complexité de la maintenance et des réparations ». Le « service rating» est un simple chiffre qui affecte aléatoirement le temps requis pour remettre en état un avion autour d'une valeur moyenne de 3 jours si on prend en compte tous les modèles. La vitesse de réparation d'un avion est également affectée par le niveau de soutien de la base (Aviation support ou AV), son niveau de fatigue, son moral, son expérience le niveau de ravitaillement et le niveau de dégâts de l'airfield service fourni par la base. Les QG aériens fournissent un niveau important de AV. Dans le camp japonais ce sont des unités très importantes.

Les chasseurs japonais Oscars, Tojos et Zéros étaient des appareils de conception simple alors que leurs adversaires alliés étaient plus complexes. A l'inverse les Alliés opéraient sur des bases mieux équipées avec du personnel au sol mieux qualifié.

Le niveau 1 indique un appareil facile à entretenir et à réviser. Il s'agit de monomoteurs équipés d'un moteur radial (ou en étoile) simple de conception. Les bimoteurs équipés des

mêmes moteurs ont un service rating de 2 et ainsi de suite.

Les avions équipés de moteurs avec cylindres en ligne sont plus complexes. Leur service rating est de 2, de 3 pour un bimoteur comme le P 38.

Les avions réputés difficiles pour leur entretien ont encore +1. Ainsi les Tonys ont 3, les premiers B29 ont 5 etc...

Les hydravions quadrimoteurs s'ils volent tous les jours sur de longues distances peuvent absorber de nombreux points de fatigue mais une fois immobilisé, pas moins de 10 à 15 jours seront nécessaires pour les remettre en état.

Les bombardiers quadrimoteurs américains sont aussi très longs à réparer.

A service équivalent un avion avec service rating de 2 demande 2 fois de temps pour être réparé qu'un avion ayant un service rating de 1.

Withdraw by 20 Sep, 1944 P)
Tokoku T-1 Any Manual
Total - IJ Navy (max: 18 less det of 3)
Attached to: 21st Air Flotilla
Based at: Wake Island
K4 Mavis - Float Patrol

Group Mission:
Airfield Attack
Port Attack
Naval Attack
Recon

Tokoku T-1 is flying the H6K4 Mavis [Durability = 44, Maintenance = 25]
Group totals: 18 [Ready = 12, In Repair = 0, In Maint = 6, In Reserve = 0]

Status	Est Delay	Damage	Fatigue
Maintenance	13	0	33
Maintenance	10	0	26
Maintenance	7	0	39
Maintenance	6	0	27
Maintenance	4	0	27
Maintenance	1	0	30
Ready	0	0	0
Ready	0	0	10
Ready	0	0	0
Ready	0	0	5
Ready	0	0	9
Ready	0	0	15
Ready	0	0	8
Ready	0	0	6
Ready	0	0	9
Ready	0	0	17
Ready	0	0	7
Ready	0	0	41

Ces hydravions quadrimoteurs ont un service rating de 4. Constamment en vol ces avions finissent par s'user et fatiguer. Les délais de révision et remise en état sont très longs pour certains appareils. (2 semaines parfois)

Next Group Done

Set base to group location
LOTS AIRCRAFT DATA PLANES

Next Group Back Exit

L'importance des services au sol:

Dans une bataille d'usure le camp qui prendra l'avantage est le camp qui sera capable de remettre en service rapidement ses avions. Les avions ayant un service rating de 1 peuvent être remis en service pendant la nuit alors que des avions demandant 2 ou 3 jours d'entretien peuvent être surpris et détruits au sol par des raids. La réparation d'avions complexes sur des bases bombardées est pratiquement stoppée tant que les dégâts ne sont pas réparés et si la base manque de soutien aérien.

Le délai de remise en service d'avions après un upgrade ou un transport par bateau ou chemin

de fer est aussi plus long pour des avions avec un service rating élevé.

(A noter que les Alliés disposent de navires spéciaux les AKV qui permettent de transporter des avions sans les démonter, les rendant ainsi immédiatement opérationnels dès qu'ils sont débarqués)

Les avions d'entretien difficile doivent stationner sur des bases où le niveau de support aérien est important pour réduire leur temps d'immobilisation.

Les Alliés sont très bien pourvus en support aérien ce qui n'est pas le cas des Japonais, surtout à la fin de la guerre. Les derniers modèles japonais sortis étaient des avions fragiles et complexes. Tous les chasseurs japonais de 44-45 ont un service rating de 3. A ces inconvénients il faut ajouter le déficit en mécaniciens. En 1944 ou 1945 faire voler des avions représente un véritable challenge pour les Japonais !

Dans le camp allié faire voler le P 38 tous les jours est impossible si la base est sommairement aménagée, alors que le P47 plus rustique rendra d'avantage de services.

Les QG aériens apportent des infrastructures essentielles pour réparer et entretenir des avions.

Groot Natoena

3010 - 22nd Air Flotilla , Air HQ
(100/100)
Attached to: 11th Air Fleet
IJ Navy unit
Command Radius: 1
Commander: RADM Matsunaga, Sadaichi
Leadership: 38 - Inspiration: 65
Admin: 32 Aggression: 73 Land: 24
Experience: 70
Morale: 78

Disruption: 8
Fatigue: 25

Supplies: 118
Supplies Required: 108

Support: 36
Support Required: 0
Assault Strength: 0

Troop Load Cost: 936
Cargo Load Cost: 0
Total Load Cost: 936

Unit Organization

No replacements Disband Unit Show unit TOE
Units with the same HQ: Air units Ground units

Infantry: 0
Vehicles: 0
Guns: 0
Other Troops: 936

This unit is composed of:

Aviation Support	(0)	x 72
Support	(0)	x 36
Torpedo Ordnance		x 100

Set Destination Hex
March Objective: None

March Direction:
March Distance:
Distance Traveled:

Select Operations Mode

Combat Strategic Move
Move Rest/Training
Reserve

Combat Orders
Defend

Set All To This OpMode
Set All To This Combat Orders
Set All To Follow
Cancel move orders for all units

Set Future Objective Set All Singkawang (17)

Prev/Next Ground Unit Back Exit

Micke

<http://www.campaigns-france.org/index.php>