

## PHALSBOURG, BASE ALAT



© 1er RHC

### - PILOTE D'HELICOPTERE DE COMBAT -

Salle d'opérations de la 1<sup>ère</sup> Escadrille d'Hélicoptères d'Appui / Protection à Phalsbourg... Sur le tableau des missions, tous les créneaux de vol des deux *Gazelle* disponibles sont occupés. Le lieutenant Doury, moniteur, assure le briefing du matin. Les pilotes sont très attentifs : la journée a pour objectif la révision des procédures d'urgence. Les autorotations, avec différents types de prise de terrain, sont au centre du programme. Petite révision : la vitesse optimale, le flare... L'exercice est simulé jusqu'au moment précédant le toucher des patins ; la turbine n'est pas coupée. On remettra la puissance pour d'autres tours dans diverses conditions...

### EHAP 1/1

Le capitaine Dias, commandant de l'escadrille lors de notre visite, nous présente son unité :

« *Tout d'abord, quelques chiffres. Notre unité compte 6 officiers, 21 sous-officiers et 4 militaires du rang, répartis en 7 mécaniciens et 2 aides, 2 secrétaires, les derniers étant pilotes. Parmi eux, 5 chefs de patrouille, 8 chefs de bord, et 7 sous-officiers pilotes.*



Notre unité est la 1<sup>ère</sup> Escadrille d'Hélicoptères d'Appui / Protection du 1<sup>er</sup> Régiment d'Hélicoptères de Combat : l'EHAP 1/1. Notre insigne reflète au mieux notre mission. Les couleurs bleu et blanc symbolisent l'appui et la protection. Est présent le canon, notre arme de prédilection. Notre symbole est un aigle Gerfaut dont le propre est de ne jamais rater sa proie, un symbole d'efficacité... et un clin d'oeil à

*l'avenir : le Gerfaut est l'autre nom du Tigre, notre futur hélicoptère d'attaque. Un second insigne non officiel circule aussi dans toutes les escadrilles canon. Il s'agit d'une tête de pirate que même les équipages de Puma équipés de canon en sabord se sont appropriés.*



*Nous disposons normalement de 7 Gazelle. L'une d'elles est dépourvue du canon afin de libérer les places arrière, normalement occupées par les munitions. Deux sont en général immobilisées pour les opérations de maintenance. Les pièces se font parfois rares et il arrive que ces entretiens prennent plus de temps que prévu. Enfin, nos machines sont*

*régulièrement déployées à l'étranger : dans les Balkans, à Djibouti, en Côte d'Ivoire dernièrement. La gestion du parc et des missions au quotidien est tout un art ! Les opérations planifient l'emploi du temps quotidien des machines en tenant compte des nécessités de l'instruction en vol, en mettant en place des exercices complexes, en préparant les divers stages, en assurant les heures de vol des abonnés... De multiples paramètres avec lesquels nous composons afin de maintenir notre niveau de compétence. »*

## SA 341 F Gazelle

La *Gazelle* est la monture classique des pilotes de combat de l'ALAT. Conçue comme successeur de l'*Alouette II*, elle était destinée à un emploi civil. Son succès dans ce secteur fut tout relatif malgré ses lignes agréables, et c'est finalement dans un usage militaire qu'elle connut un grand succès. Le prototype prit l'air en 1967. Une de ses caractéristiques est le désormais célèbre rotor anticouple caréné dit Fenestron. Dès 1972, la première SA 341 F intégrait l'ALAT. C'est encore cette version qui sert au sein des EHAP. Le modèle est doté d'un canon latéral GIAT de 20 mm, disposant d'un léger débattement. A sa disposition, 240 obus traceurs, explosifs ou incendiaires efficaces jusqu'à 1500 mètres.



Quelques données techniques. La *Gazelle* est un petit hélicoptère : 9,5 mètres de long, un rotor de 10,5 mètres de diamètre. La turbine employée est l'*Astazou*, très éprouvée, dont deux versions correspondent aux modèles « trois-quarante-et-une » et « trois-quarante-deux ». Les pales souples rendent la *Gazelle* sensible au vent, ce qui complique parfois la tâche des pilotes, par exemple dans les phases d'appontage sur navires. Un petit appareil agile et souple, qui, manié en douceur serait capable de figures de voltige... C'est en tout cas une des légendes transmises de pilote en pilote dans les bars des escadrilles !

Divers équipements ont alourdi l'appareil et les limitations sont notables dans les configurations *Viviane* + missiles *HOT*. Et si les appareils sont souvent restreints en pays chauds, la *Gazelle* canon ne s'en sort pas trop mal. L'emploi de pale *Fennec* sur les *Viviane* pallie partiellement à ce problème. Pour son autoprotection, les discrètes protubérances

du système de départ de tir sont visibles sur le Fenestron et dans la bulle, près des pieds des pilotes. L'hélico dispose aussi de deux lance-leurres amovibles.



© Benjamin Dhouailly

Contrairement à la «3-42 », la «3-41 » ne dispose pas de pilote automatique (es SA 342 M1 *Viviane* ont même un CVS qui permet le retour en vol stationnaire automatique). Cependant, le SAS (Système d'Augmentation de la Stabilité par blocage du pas cyclique par frein magnétique) est une aide au pilotage appréciable qui requiert cependant l'attention permanente du pilote. Compas gyroscopique et ADF autorisent le vol aux instruments, lequel, avec une bonne correction du vent, s'avère efficace. Le NADIR n'est pas embarqué sur *Gazelle* canon. Cet équipement permet de « ploter » un point ; il donne alors la position de la machine par rapport à celui-ci. Enfin, le Révitax, situé au-dessus de la tête du pilote, enregistre au format HI-8 la vidéo des tirs. Un outil qui restitue des images en noir et blanc et qui est idéal pour les débriefings. De l'avis unanime des équipages, la *Gazelle* est une petite machine très bien équipée et très adaptée aux missions « pirate » (canon).

## Pilote opérationnel

Des pilotes et mécaniciens ont accepté de nous parler de leur profession :

*Frank, mécanicien piste*

*Mathieu, chef de bord, ancien du 1<sup>er</sup> RHC*

*Benjamin, chef de bord*

*Mdc Stephan Franco, notre guide à l'EHAP1/1 (découvrez son parcours de pilote), pilote*

*Adj Jean-Louis Douez, chef de bord à l'EHAP 1/1*

*Capitaine Dias, commandant l'EHAP 1/1 lors de notre visite*

## \* Construire son expérience

Stephan Franco : « La formation du pilote d'hélicoptère de combat se déroule en deux étapes. A Dax, on apprend le pilotage de l'hélicoptère. Nous en sortons qualifiés au même titre qu'en école civile. S'ensuit en général une courte affectation en unité avant de rejoindre Le Luc où on nous apprend le pilotage militaire : systèmes d'armes, vol tactique...

Nous y passons aussi nos qualifications armement. Je suis aujourd'hui opérationnel au sein de l'EHAP, sans être qualifié canon, c'est-à-dire, que je peux prendre part à toute mission, avec cependant cette restriction de taille : je reste interdit de tir ! Je joue donc toute la mission jusqu'à la phase de vol stationnaire qui précède en général le tir. Là, mon chef de bord reprend la bâton et simule l'attaque (le pilote est le tireur sur Gazelle canon !).



© Benjamin Dhouailly

Mathieu : « La formation reste une priorité, mais passe malgré tout après les opérations extérieures (Opex). Malheureusement, les stages prennent fréquemment du retard. Ceci ne nuit en rien à la qualité de la formation, mais il est évident qu'en terme d'organisation au niveau des escadrilles, ainsi que sur le plan de l'évolution personnelle de chaque pilote, on ne peut que le déplorer. Ainsi, certains pilotes qui souhaiteraient partir en Opex ne le peuvent pas alors qu'ils ont acquis la majeure partie du savoir-faire nécessaire. »

Jean-Louis Douez : « Bien que déclaré opérationnel après son passage au Luc, tout jeune pilote doit encore apprendre le terrain. A notre arrivée en unité, nous avons tous reçu un parrain dont le rôle est de nous « cornaker », si nous en avons besoin, tant pour l'aéro que pour la vie militaire. Ce système est très valable, le jeune pilote sachant sur quoi se reposer en cas de doute. On évite ainsi les dérives et les prises de risques. Chacun se construit donc une expérience à son rythme en profitant à titre privilégié de l'expérience de son parrain. »

Benjamin : « Totalisant 1700 heures de vol, je me rends compte aujourd'hui que l'expérience nous donne une assurance en vol, y compris en mission de combat, que n'ont pas encore de jeunes pilotes. Connaissant mieux la machine, ayant rencontré de multiples situations, et connaissant mieux nos propres réactions, nous sommes plus disponibles pour gérer l'inattendu ou les points délicats en toute sécurité. La carrière d'un pilote est ponctuée de divers niveaux d'expertise qu'il construit en fonction de sa spécialité, de son vécu, et grâce à l'aide des anciens. Une aide qui est d'autant plus importante lorsque nous devenons véritablement des cibles. Une mémoire collective et un esprit de corps se sont construits au fil des nombreux engagements de l'ALAT. Ils participent grandement à lui assurer son professionnalisme et son efficacité. »



© Benjamin Dhouailly

### \* Les différentes étapes

Stephan Franco : « La carrière du pilote de combat est ponctuée de nombreuses étapes qui correspondent à de nouvelles qualifications. Nous ne nous enfermons donc pas sur un savoir-faire unique jusqu'à la fin de notre carrière et nous avons la possibilité d'évoluer. Les stages correspondant à tous les types de machine sont réguliers : tireur canon, travail en équipage pour les Viviane, JVN (jumelle de vision nocturne), combat air-air pour les Gazelle Mistral (missile à courte portée à guidage infrarouge)... A cela s'ajoutent différents stages particuliers : les qualifications appontage, les stages de survie en montagne et en mer... J'apprécie particulièrement l'appui/protection. Dans nos missions d'escorte ou de soutien aux forces terrestres, nous disposons d'une grande autonomie. Notre formation nous apprend petit à petit à tirer profit de cette liberté d'action pour être efficaces dans tous les cas de figure. »



© ALAT

Jean-Louis Douez : « Lorsque l'on passe chef de bord, toutes les qualifications sont à repasser une à une. On ne doit alors plus voir la mission comme un pilote, mais la gérer en tant que responsable. On nous enseigne des méthodes de travail et d'organisation dans la machine et notre fonction devient tactique. Dans la machine, chaque membre de l'équipage connaît son rôle et personne n'empiète sur celui de l'autre. Coordination et complémentarité définissent au mieux notre doctrine d'action en vol, et bien souvent au sol. »



© <http://www.littlevanhoute.fr/st/>

Mathieu : « Le travail sur Viviane témoigne clairement que chef de bord et pilote ont chacun leur propre rôle en vol et que leur confiance est réciproque et inconditionnelle. Le viseur Viviane offre au chef de bord une vision par imagerie thermique : par exemple, il voit nettement les lignes à haute tension. Le pilote quant à lui utilise des JVN fonctionnant sur le principe de l'infrarouge : des éléments chauds ne dégageant pas de lumière lui sont invisibles. Leur complémentarité leur permet de pratiquer « l'allure de combat », c'est-à-dire d'appliquer de nuit le vol de combat dans le terrain quasiment tel qu'il est réalisé de jour. Les autres appareils sont restreints dans ce domaine. »

Stephan Franco : « Un pilote peut aussi s'orienter vers l'instruction. Les instructeurs sont désignés au sein de leur unité pour un type de vol précis. Par exemple, un stage de 3 semaines au Luc avec vol classique et tactique de nuit qualifie un instructeur JVN. Les moniteurs (une qualification supérieure), ont un rôle similaire dans les régiments, mais sont également en charge de l'aspect sécurité des vols, réglementation. Ils gèrent notre maintien à niveau dans divers cas de figure comme aujourd'hui avec la pratique des autorotations. Ils sont choisis parmi les chefs de bord puis sélectionnés à Dax. Ce sont eux qui officient en école. »

### \* La vie en régiment

Capitaine Dias : « La vie en régiment est marquée par l'entraînement spécifique au quotidien, par les opérations de grande importance comme les exercices régimentaires, les exercices combinés, les échanges entre unités..., et par les opérations extérieures. A ceci s'ajoute un principe propre à l'armée de Terre : l'aéronautique est une spécialité, et les équipes ont des tâches annexes à leur rôle spécifique. Chacun assure des rôles variés comme le secrétariat dans les escadrilles, la responsabilité du matériel informatique, de communication ou optique... L'organisation est libre, mais responsable : les objectifs doivent être tenus. »

Stephan Franco : « Nos entraînements basiques ou plus pointus sont quotidiens. Nous volons 1 heure 30 dans des secteurs d'entraînement situés à proximité de la base. Nous y réalisons des « nav tac », navigations point par point et autres éducatifs pour

les plus jeunes pilotes. Ces exercices parfois répétitifs nous permettent d'acquérir des réflexes efficaces et sûrs, et des techniques de travail qui sont les mêmes qu'en opération réelle ou dans des situations plus complexes.

Nous tirons profit de toutes les expériences. Notre engagement en Côte d'Ivoire nous a confrontés à des cas de figures nouveaux auxquels nos procédures habituelles ne correspondaient pas. La procédure Typhon permet désormais de rendre efficace le travail en patrouille de deux appareils face aux menaces courantes : armes de petit calibre et technical cars (véhicules légers, souvent des pick up, équipés artisanalement de mitrailleuses ou d'armes plus légères) (et non plus SA-7) en revoyant notamment les procédures d'ouverture du feu pour plus de sécurité pour les troupes au sol. »

Mathieu : « Une fois par mois, les simulations de combat sont plus poussées et regroupent plusieurs escadrilles. Tous les 6 mois, un exercice régimentaire a lieu comprenant un thème tactique plus complexe. Régulièrement, mais plus rarement des mises en situations globales sont réalisées. Elles regroupent un maximum de moyens des différentes armes et intéressent généralement d'autres pays amis en tant que participants ou observateurs. Il reste enfin les échanges. Le 1<sup>er</sup> RHC y participe avec un homologue polonais. Des exercices voient coopérer ou s'opposer les Gazelle et Puma aux Mi24 et Mi8. D'ailleurs certains de nos pilotes ne se sont pas remis d'avoir pu voler à bord d'hélicoptères ennemis légendaires ! »



© 1<sup>er</sup> RHC

Frank : « Chaque exercice revêt une dimension particulière. Nous sommes en conditions réelles. A la base, la piste réalise des entretiens du 1<sup>er</sup> échelon (entretien courant et reconditionnement des machines). Nous avons le confort du hangar et notre matériel à portée de main. Dans la verte, nous réalisons les mêmes opérations mais dans l'urgence : les machines doivent en permanence être prêtes à partir, et ce, quelles que soient les conditions météo ou l'heure... Nous sommes en complète autonomie et nous devons aux équipages, ne serait-ce qu'avec une simple caisse à outil, de pouvoir maintenir leur machine en état de vol en garantissant leur sécurité. »



© ALAT

Jean-Louis Douez : « La vie en régiment est marquée par nos absences. Notre métier comprend des contraintes et nous n'avons souvent nos ordres de détachement qu'au dernier moment. Dans l'ALAT, nous sommes tous soudés car conscients que chacun n'est rien sans les autres. Nos mécanos font un travail remarquable avec des machines âgées de 30 ans mais qui, grâce à eux, n'accusent pas le poids des années. Nous retrouver entre nous est très favorable à l'esprit d'équipe qu'il est indispensable d'avoir, notamment en Opex où s'ajoutent le risque et l'éloignement de nos familles. »

### Les entraînements qui marquent

Les grandes manœuvres sont toujours des événements marquants, pas seulement par la chaleureuse ambiance qui les entourent, mais aussi par les situations inhabituelles auxquelles elles confrontent les équipages... « comme à la guerre » !



© <http://www.littlevanhoute.fr.st/>

Stéphan Franco : « Les manœuvres sont riches d'enseignements pour les jeunes pilotes. Antares fut le premier exercice majeur auquel j'ai participé. Un scénario complexe, s'inspirant souvent de l'actualité est mis sur pied. On nous explique les contextes, tenants et aboutissants d'un conflit naissant. L'ALAT est envoyée à la rescousse ! Dans les plus brefs délais, le régiment doit être opérationnel sur le terrain. Le chef de corps installe un Poste de Commandement sur le terrain ; les escadrilles sont réparties dans des olives (secteurs attribués à chaque escadrille et disposés en pétales autour du PC à une vingtaine de kilomètres). Rien n'est prévu sur place et c'est dans l'urgence que le commandant d'escadrille organise son détachement. Il lui faut notamment s'assurer que les communes concernées peuvent accueillir les machines, éventuellement

proposer un gymnase ou une salle des fêtes aux hommes, trouver un terrain de poser... Un convoi roues part en parallèle des hélicos. Eléments mécaniques, carburant, armes, équipements de vie, vivres... rien ne doit être oublié. Avant même d'être installés, on prépare les machines à une alerte possible. »

« Le rythme est de 2 à 3 missions de jour, et bien souvent de nuit. Il n'est pas naturel de se réveiller à 2 heures du matin, de se lever déjà équipé du lit picot et de courir sur quelques centaines de mètres jusqu'aux machines avec casque lourd, FAMAS (fusil d'assaut français), ANP (Appareil Normal de Protection, traduisez masque à gaz !). On s'installe aux commandes en se préparant à un vol sous JVN. Le chef de bord a assisté au briefing, il n'a pas encore toutes les informations, elles ne nous arriveront qu'en vol. Malgré tout, l'entraînement et la motivation nous permettent d'être dans le coup très rapidement. »

Ce qui peut paraître naturel pour un pilote de l'aéronautique navale ne l'est pas forcément pour un pilote de l'ALAT. Fréquemment envoyés dans des pays étrangers, le bateau est un moyen de transport incontournable. Voici comment se passe une qualification appontage sur TCD (Transport de Chalands de Débarquement).



© Benjamin Dhouailly

« Il existe pour nous 4 qualifs appontage Jour2 et Nuit2 correspondant aux grosses plates-formes, et Jour1 et Nuit1 pour les plates-formes exigües. Les pilotes de l'ALAT sont tous qualifiés J2, valable à vie, mais renouvellent régulièrement les entraînements. Une qualification, c'est 12 appontages - avec débriefing au bout de 6 - avec un moniteur. La première approche est impressionnante. On voit la mer qui défile, on s'approche en ralentissant et le bateau avance bon train. Quand on se retrouve au-dessus de la plate-forme, on a l'impression d'être sur la terre ferme. C'est en tout cas ce que je me suis dit le premier jour : la mer était calme ! Le poser dans l'axe et l'approche sous 45° ne furent pas au programme. Nous nous présentons dans l'axe mais décalé par rapport au navire. Nous contactons Avia qui nous guide, puis suivons scrupuleusement les indications du chien jaune : nous translatons et marquons un stationnaire par rapport au bateau.

*Pour apponter, il faut aller chercher le bateau et se poser franchement afin de ne pas subir ses mouvements. J'ai effectué mes 6 derniers appontages le lendemain... la mer était bien agitée ! J'ai désagréablement retrouvé les impressions de mes premiers vols à Dax, les efforts de concentration et la chemise qui se mouille ! Visiblement pour mes collègues de la Navale, le bateau était stable ! »*



© Benjamin Dhouailly

L'Aviation Légère de l'Armée de Terre est une cinquantenaire qui s'apprête à prendre un coup de jeune ! S'il est vrai que ses équipements vieillissent, elle n'est pas pour autant une force à l'abandon. De nombreux efforts sont fournis pour que ses machines puissent assurer leurs missions un peu partout dans le monde dans de bonnes conditions. Et si l'ALAT s'entraîne effectivement à faire la guerre, son activité principale fait d'elle une des premières forces d'interposition à œuvrer en faveur de la paix. 50 années de savoir-faire qui pourront pleinement s'exprimer à l'arrivée de la relève impatientement attendue... Déjà le rugissement du *Tigre* se fait entendre dans le sud de la France où l'école franco-allemande n'attend plus que ses premières machines !

***L'équipe net-aviation***