

# Ecole d'Aviation de Transport



## - Aux commandes du Xingu - PARTIE 1

La base d'Avord, isolée en rase campagne à quelques dizaines de kilomètres de Bourges, est l'une des bases françaises les plus discrètes. Parmi ses hôtes permanents, les précieux AWACS et leur propre base dans la base ! Mais Avord, c'est aussi l'école du transport : l'EAT.

Les moniteurs, chargés de transmettre leurs connaissances, et les élèves de l'Ecole d'Aviation de Transport prenant pour la première fois les commandes d'un bimoteur, ont accepté de nous faire part de leur quotidien.

### Cursus et structure

---



L'école d'aviation de transport est une des composantes du commandement des écoles de l'armée de l'air. Elle forme des pilotes de transport – qui restent des pilotes de combat, insiste le commandant Henry, second de l'unité – qualifiés multimoteurs / multipilotes. L'enjeu est de rendre ces pilotes opérationnels en tant que copilotes pour toute mission logistique dès leur première affectation, à la transformation machine près.

Le Cdt Henry : « Nous formons une soixantaine de pilotes chaque année, avec malheureusement 10% d'échecs pour toutes sortes de raison. Nos 30 appareils, 5 entraîneurs de vol et notre simulateur complet sont servis par 40 moniteurs, 11 moniteurs simu, 135 spécialistes techniques, et 20 agents administratifs. Et si nous formons 70% de nos élèves au profit de l'armée de l'air, 20% de nos stagiaires sont des marins donc naturellement, parmi nos instructeurs et nos techniciens, nous comptons des personnels de la Marine Nationale. Les autres pilotes que nous formons sont étrangers (10%) et quelques unes appartiennent à la DGA. »

A leur arrivée à l'EAT, les élèves ont suivi le tronc commun et la pré-spécialisation chasse ; ils totalisent quelques dizaines d'heure de vol sur Epsilon ou Tucano. En 42 semaines à Avord, ils recevront une formation répondant aux contraintes militaires, mais également aux normes civiles JAR/FCL. En termes de connaissances, le programme comporte les procédures d'atterrissage sur tout terrain, avec gestion des pannes, et la maîtrise du vol à vue en moyenne et basse altitude. L'acquisition des procédures et des méthodes nécessite un

investissement à 100%. Les enjeux de la formation sont également la construction de l'autonomie décisionnelle des futurs commandants de bord. La formation du militaire et de l'officier sont évidemment en vigueur !

51 heures de vol sont consacrées au vol à vue. Les missions comprennent la prise en mains, la tenue machine et le perfectionnement, de jour comme de nuit, ainsi que la navigation de jour MA/BA. 86 heures sont dédiées au vol aux instruments : vol sans visibilité avec manœuvres de base et orientation spatio-temporelle, et évidemment les approches, sont conclus par des vols de synthèse en conditions IFR en France et à l'étranger.



*« Une des particularités de la formation, souligne le Cdt Henry, est le travail en binôme qui permet des situations d'observation/restitution profitables, et qui plus est, est en parfaite adéquation avec la vie du pilote en unité opérationnelle. 40% des missions sont monitées ; 50% sont en conditions SPIC (Student Pilot In Command), où l'élève assure l'ensemble des tâches du commandant de bord. En totalisant leurs présences en tant que copilotes – la place de droite est systématiquement occupée -, on peut dire que les phases solo occupent 20% des heures ! »*



Et le second de conclure : *« Nous accueillons une promotion toutes les 10 semaines, soit 5 simultanément (4 en vol, une en instruction au sol). Entre les élèves, mais également chez les moniteurs, l'accent est mis sur la coopération et les meilleures conditions pour un apprentissage particulièrement exigeant. C'est sans doute grâce à cela que, les pilotes, dès l'école, acquièrent une autonomie*

*surprenante... le propre de leur vie opérationnelle à venir ! »*

## Le rythme de l'unité

Le traditionnel briefing météo du matin est l'occasion de rassembler tous les acteurs de l'EAT. Au centre de la salle, l'encadrement ; de part et d'autre, les élèves de 4 escadrilles. L'un d'eux est chargé de présenter un exposé sur un thème donné. Des questions sont parfois soulevées ; y répondent les pilotes les mieux renseignés. Ces débats reflètent la philosophie de l'école : l'idée n'est aucunement de mettre l'orateur en difficulté. Il s'agit de couvrir l'intégralité du sujet présenté, d'apprendre ensemble en comblant les manques, en supprimant les doutes ou en stabilisant les acquis.



L'EAT a regroupé ses 4 escadrilles dans des locaux symétriques. Autour des 2 salles d'opérations, les bureaux des moniteurs et de chacune des promotions, ainsi que des salles de travail. Le bâtiment se prolonge sur plusieurs niveaux : commandement, DIV, ESC, pôle Marine, salles de briefing, d'anglais... Les « ops » sont activées alternativement pour une semaine ; elles sont le centre névralgique de l'activité. Les vols programmés sont inscrits au tableau. Un aperçu de la météo est également disponible. C'est là que sont affichées les progressions des élèves : 1 case représente une mission. Elles seront remplies par le traditionnel code couleur où le jaune n'est pas très apprécié !



Les missions de transport ont la particularité d'être longues ; ce sont elles qui rythment la vie de l'escadron. Les ops bouillonnent en général le matin

et en début d'après-midi. Les moniteurs donnent les détails de leur mission aux élèves qui s'isolent afin de la préparer au mieux – une journée est parfois nécessaire -. Pour ceux qui ont reçu leurs ordres la veille, c'est le moment des derniers ajustements puis du briefing. Les équipages rejoignent la ligne de vol et les Xingu décollent par vague ; ils ne reviendront au plus tôt que 3 heures après. L'école ainsi désemplie baigne dans le calme studieux des préparations de missions.

## Le Xingu

Conçu dans les années 80 par Embraer, l'EMB-121 Xingu emploie la voilure du Badeirante (EMB-110) et la cellule du Brasília (EMB-120). « *Nous apprécions cet appareil, nous confie un mécanicien, qui est très fiable grâce à ses turbines PT6 dont la réputation n'est pas une légende. D'un autre côté, le Xingu est véritablement un produit artisanal et ce qui peut parfois prêter à sourire nous procure parfois des sueurs... Les portes d'accès par exemple, ne peuvent pas être transférées d'un avion à l'autre ! A nous de retrousser nos manches pour tenir les avions en ligne de vol !* »



Le capitaine Tricart : « *Avec sa grande dérive en T et son air ramassé qui le rend très agréable à regarder, le Xingu est un appareil délicat à piloter, en particulier à basse vitesse. Ses réactions saines favorisent l'acquisition des bons réflexes. Par contre, ses nombreux atterrissages et décollages éprouvent se cellule... Conçu pour être un avion d'affaires, nous l'avons détourné de ce rôle et le soumettons à des régimes soutenus. Le Xingu remplit cependant très efficacement son rôle.* »

Aujourd'hui, la planche de bord et les moyens de navigation accusent leur âge. Une remise à niveau est à l'ordre du jour ; elle dotera les Xingu d'équipements modernes. « *C'est évidemment un gage de sécurité. Mais ceci permettra aussi aux élèves de s'habituer à un environnement qu'ils retrouveront en escadron.* » En effet, la transition du Xingu avec ses cadrans à l'A400M totalement équipé d'EFIS représenterait un bon technologique de 3 générations !



## Formation

Voici un peu plus en détail les modules d'apprentissage et le type de missions que réalisent les stagiaires de l'EAT. Avis aux postulants...

- **Prise en main :**  
*Découverte de l'appareil, tours de piste à Avord, pannes moteur...*
- **Pilotage sans visibilité :**  
*Travail sur zone, montées / descentes / spirales, travail sur 1 moteur...*
- **Manœuvres de base :**  
*Entrées en attente, changements d'axe, recherche du vent...*
- **Approches par mauvaise visibilité :**  
*C'est l'apprentissage des procédures aux instruments (VOR, ILS, ADF, TACAN, SPAR)*
- **IFR :**  
*Aller d'un terrain à un autre avec arrivée aux instruments. Elle prépare l'IR.*
- **Tenue Machine (avec missions en solo) :**  
*Tours de pistes et pannes, maniabilité autour d'un terrain donné.*
- **Navigation de jour :**  
*Navigation militaire avec cap et chronomètre. La seconde partie est du type CPL.*

Les missions importantes sont :

- L'AMV 16, la fameuse « carte » comprenant ses séries de procédures sur 1 terrain, avec pannes.
- L'IFR 11 qui est le test final militaire. Il consiste en un transit, une percée et la gestion de la machine à l'arrivée.
- La formation est conclue par la NJ (CPL) et l'IR.

Ghislain Renaudin, commandant de la 3<sup>ème</sup> escadrille : « *Nous faisons un métier de précision et nous ne pouvons pas nous contenter de l'à peu près. A l'école, la note de 12 est la moyenne. Nous ne cherchons pas les pointes de performance. C'est la régularité de la note, malgré la difficulté croissante des missions, et malgré la pression de l'école, qui reflète les compétences d'un élève. En règle générale, arrivés en unité opérationnelle, ces élèves s'épanouissent et progressent à une vitesse exceptionnelle !* »



Il faut enfin savoir que l'encadrement est soumis à des contrôles annuels. Les moniteurs réalisent une manipulation (contrôle en ligne en place gauche) et la Carte (procédures sur 2 terrains). Un contrôle

pédagogique - assuré par un moniteur de Cognac – a pour enjeu la cohérence et la standardisation pédagogique. Tous les 6 mois, les moniteurs révisent également les procédures et manœuvres d'urgence. 10 heures d'entraînement annuelles leurs sont allouées.

Dès l'année prochaine, les pilotes de transport de l'armée belge seront également formés à Avord. Autre nouveauté : briefings et débriefings, ainsi que la phraséologie aéronautique sont d'ores et déjà en anglais. Dans quelques mois, c'est l'ensemble de la formation qui sera dispensée dans la langue de Shakespeare... Un nouveau défi pour les cadres de l'EAT !



L'enjeu de l'Ecole d'Aviation de Transport est double : dispenser une formation de pilote de combat répondant aux normes européennes imposées aux pilotes de ligne. La progression, à difficulté croissante, associée au travail en binôme, assure à l'élève une intégration efficace en milieu opérationnel. Là, leur formation tactique achèvera leur formation de pilotes militaires.

Des élèves et moniteurs de l'EAT nous ont accordé des entretiens...