

Ecole d'Aviation de Transport



- Aux commandes du Xingu - PARTIE 2

« Quitter le côté opérationnel peut, de prime abord, être déroutant pour un pilote. Très rapidement, la richesse de notre nouvelle mission nous offre de nouveaux horizons. Nous nous sentons investis d'une tâche noble : accueillir de tout jeunes pilotes et les amener à se construire en tant que commandants de bord. A chaque échec, le monde s'écroule un peu aussi pour nous. »

En ces quelques phrases, le commandant Henry, second de l'EAT, a résumé la philosophie de son unité. Des moniteurs et des élèves ont accepté de nous faire part de leurs réflexions, de leurs doutes, de leurs motivations...

Mission

Jean-Damien Variot est en fin de cursus. Il réalisera ce jour une mission dont les détails lui ont été présentés la veille. Laurent Réal, son instructeur : *« Il s'agit d'une mission IFR en conditions SPIC (Student Pilot In Command, l'élève assure toutes les fonctions du commandant de bord). Exceptionnellement, j'assurerai le rôle de copilote. En tant que moniteur, je contrôle l'aptitude de l'élève à restituer ce qu'on lui a enseigné. La difficulté réside aujourd'hui dans un profil de vol avec des étapes de croisière courtes, alternées avec plusieurs approches, dont une sur la TMA particulièrement active de Clermont-Ferrand. Les capacités d'organisation et d'anticipation sont un gage d'efficacité et de sécurité. »*

Jean-Damien Variot fait un briefing clair, méthodique et exhaustif. Thème de la mission, météo, timing du vol, fréquences radio, procédures en cas de panne et déroutements, points sensibles (comme les restrictions imposées par la zone de tir adjacente au circuit d'approche d'Avord !)... *« Le briefing donne le ton du vol. Il traite point par point les démarches que nous suivrons ou pourrions être amenés à suivre.*



Nous devons acquérir une organisation efficace pour la radio-navigation et anticiper au maximum pour rendre 100% de notre attention disponible dans les percées. Pour favoriser cette anticipation, la préparation minutieuse et l'imprégnation des données du vol sont indispensables. En vol, nous réagirons d'autant plus vite aux ordres d'un contrôleur ou à la survenue d'un imprévu : panne,

présence d'un autre appareil, déroutement ou modification du timing... »

Laurent Réal : « La charge de travail en vol est lourde. L'élève ne détient pas encore les automatismes qui le désatureront de la densité des informations à traiter. Dans cet environnement, l'instructeur a en plus la responsabilité de l'équipage. Malgré cela, il est important à chaque vol de s'octroyer un instant de plaisir. Notre moteur est notre passion ; malgré les contraintes, nous ne devons pas oublier que c'est une chance de pouvoir l'assouvir dans un métier aussi riche que le nôtre ! »



A son retour de mission, le stagiaire doit être capable d'analyser objectivement ses actions. Si l'analyse se fait souvent à chaud, le débriefing permet de prendre du recul et de se pencher sur les cas de figures les plus complexes. L'élève et le moniteur reprennent chronologiquement les étapes du vol, sans négliger de citer les points positifs. Certaines régulations n'appellent qu'un petit conseil ; d'autres attendent une démarche de réflexion plus poussée de la part de l'élève.



Jean-Damien Variot nous fait partager son analyse après débriefing : « J'ai réalisé un vol dont je suis relativement satisfait. J'ai parfois pris du retard sur mes actions dans un volume important de communications radio. Le mot d'ordre sera pour moi d'anticiper sur ce qui est prévu afin de pouvoir me concentrer sur des trajectoires, des altitudes, des vitesses exactes en réagissant instantanément aux ordres donnés. Malgré une préparation longue et sérieuse, nos missions nous donnent souvent de bonnes suées. Mais l'effort de concentration et de rigueur n'enlève rien à notre plaisir. »

Les moniteurs assurent également l'interface entre l'école et la vie opérationnelle. « Nous sentons souvent que les moniteurs adressent leurs conseils à de futurs collègues. C'est une motivation gratifiante dont nous avons besoin pour nous donner à 100% pour obtenir nos ailes ! »

Commandants d'escadrilles

Le capitaine Tricart et le Lieutenant de Vaisseau Renaudin sont deux des quatre chefs d'escadrilles de l'EAT. Leur tâche première est la programmation des vols. Définir les missions des élèves est la priorité ; il s'agit ensuite d'attribuer un moniteur suivant le type de mission (instruction ou test) et suivant son profil (mission longue ou tours de piste...). A cela s'ajoutent les contraintes technico-opérationnelles, ou par utilisation des Xingu par les autres escadrilles. « La gomme et le crayon sont nos armes principales ! », plaisante Ghislain Renaudin.

« Le facteur humain est un souci permanent. Le commandant d'escadrille influence la dynamique de l'unité. Nous devons savoir fixer les règles et le cadre de travail, féliciter ou sanctionner sans hésitation, et préserver cet esprit de transmettre le savoir en mettant les élèves dans les meilleures conditions de réussite. C'est à nous d'être à l'écoute de tous : supérieurs, moniteurs et stagiaires. Nous devons avoir connaissance de tout événement marquant qui pourrait influencer leur comportement en vol. Nous devons également savoir ce qui les motive pour entretenir cette motivation et guider les élèves vers l'affectation qu'ils désirent. »



Cne Tricart : « Notre tâche comprend également la gestion des échecs en vol. Après l'avis du moniteur, et avant l'avis d'un testeur, voire du commandant de l'école, il nous revient de faire notre possible pour corriger les erreurs et remettre l'élève dans une progression standard. Les vols de révision que nous attribuons sont pour l'élève un signal d'alarme assez désagréable. Mais une « rev' » est aussi une mission gratuite pour se remettre à niveau. Les élèves peuvent alors compter sur l'entier soutien de l'encadrement et de leurs camarades. »



« Nous sommes garants d'une formation de qualité pour de futurs collègues. Nous sommes d'une part l'autorité, nous sommes d'autre part des administrateurs, et nous sommes également des juges, impartiaux. Mais avant tout, nous sommes des enseignants dont le propre est, dans notre profession, d'être particulièrement à l'écoute, et ouverts au dialogue. »

Elèves étrangers

Les lieutenants Diarra, 23 ans, et Chakoua, 25 ans, sont maliens et camerounais. Tous deux ont suivi le cours spécial de l'école de l'air pendant 2 ans et demi après avoir passé le concours au pays. Ils sont destinés à des hautes fonctions de commandement dans leurs armées respectives. A l'issue de l'EAT, ils sont appelés à prendre les commandes d'Antonov 24 pour le premier, et de Navajo, voire de Hercules pour le second.



Claude Chakoua nous confie : « Nous sommes des privilégiés car nous avons la chance d'avoir été sélectionnés pour recevoir notre formation en France. Mais nous ne disposons d'aucun traitement de faveur. L'enjeu pour nos nations, est de faire de nous des officiers spécialistes et nous portons sur nos épaules cette pression, mais aussi cette fierté. Quant à notre objectif personnel, c'est évidemment recevoir nos ailes ! »



Alou Boï Diarra : « Cette impression de progresser très rapidement compense le temps nous paraît parfois long loin de chez nous... en particulier à Avord où les distractions sont très limitées ! Quelques vols d'initiation, puis la formation sur Epsilon où chacun travaille pour lui – même si l'entraide est de rigueur, il n'y a qu'un pilote aux commandes !-, et nous passons sur Xingu. »

« La présence d'un second pilote à notre droite devient vite naturelle. Avec notre binôme, c'est une véritable symbiose qui se crée. Répartition des tâches, possibilité de comparer ou de valider un choix, et motivation pour potasser avec nos partenaires... la liste des avantages est longue. Au-delà de ça, les habitudes du travail en équipage déteignent sur notre quotidien : la philosophie des pilotes du transport aérien est un esprit d'équipe à toute épreuve. A tout moment, nous pouvons nous reposer sur les autres élèves autant que sur les moniteurs, et ce quelles que soient nos attentes. »

« Au début, nous font partager ces deux stagiaires en fin de cursus, la plus grande satisfaction est de pouvoir restituer ce qu'on a appris dans les livres. Avec les temps, notre savoir-faire, tout relatif, nous rend plus disponibles et nous visons la mission parfaite. Nous sommes amenés à analyser, juger, décider et prendre des initiatives très rapidement : une confiance que l'on nous accorde et qui est gratifiante et motivante. Alors, en toute modestie, nous essayons de partager à notre tour nos connaissances avec qui en a besoin. »

Des marins chez les aviateurs

Ghislain Renaudin occupe des 4 postes de commandant d'escadrille celui qui est réservé à la Marine Nationale. Si ce n'est par le côté purement administratif, le lien avec la marine n'est pas permanent. A l'EAT, ce sont les règles de l'armée de l'air qui sont en vigueur. Et en vol, la formation est commune.

Jean-Damien Variot est élève officier pilote de l'aviation navale (EOPAN, à ne pas confondre avec les EOPN, élèves officiers du personnel navigant de l'armée de l'air). « Après avoir passé à Salon les 14 UV de l'ATPL théorique, et après le tronc commun, soit 80 heures de vol sur Epsilon à Cognac, arrive

l'orientation. J'ai opté pour la patrouille maritime. Nous avons appris la navigation à vue, la voltige de base et les bases du vol en formation qui n'ont plus leur place à Avord. Nous sommes aussi initiés au vol aux instruments. Pouvoir décoller, faire des tours de pistes et poser l'avion nous donne l'impression de savoir beaucoup de choses... »



« En passant sur le lourd Xingu, tout change ! Dès le premier vol, nous travaillons à deux. Les rôles sont clairement définis et nous accédons rapidement à des responsabilités en nombre croissant. A l'EAT, la tâche la plus lourde est la préparation au sol de la mission qui requiert la plus totale rigueur. Ici, on nous apprend à aller partout dans le monde, par tous les temps. Le souci numéro 1 est toujours la sécurité des vols. »

Ghislain Renaudin : « Nous aimons bien nos petits marins ! Lorsque nous sentons une baisse de régime, c'est à nous de les pousser vers leur métier à venir. Le côté opérationnel est toujours un peu flou, nous seuls pouvons donner des détails concrets. Les élèves attendent impatiemment l'affectation sur Nord 262 E à la 28F où ils s'aguerriront. Ayant pratiqué le Gardian en outre-mer, et l'Atlantique II - le plus bel avion du monde ! -, je prêche un peu pour ma paroisse. Devant le rythme et la densité du travail pour les stagiaires, c'est bien souvent le fait de pouvoir se fixer des objectifs concrets qui est la clé de la réussite. »

Moniteur

Des moniteurs que nous avons rencontrés, François Aubertel est sans doute celui qui résume le mieux leurs valeurs communes. Ce marin de 46 ans a totalisé une grande partie de ses 8000 heures de vol en instruction à Grenoble, sur Rallye à la 50S au profit de l'école navale, sur Epsilon à Cognac et... en aéroclub !

« J'ai eu la chance pour un transporteur de découvrir la voltige, la navigation basse altitude type chasseur, le lead de patrouilles. La cerise sur le gâteau a été l'instruction IFR et la formation des instructeurs. C'est d'ailleurs amusant de former des moniteurs plus qualifiés que moi... mais j'ai mon expérience ! »



« Il faut reconnaître aux élèves leur courage de se donner depuis plusieurs années sans répit dans la masse de travail qui leur est imposée. C'est à nous, enseignants, de leur rendre à notre manière le cœur qu'ils mettent à l'ouvrage. Guider nos stagiaires pour qu'ils réussissent est l'enjeu de notre pédagogie. A l'EAT, ils se serrent tellement les coudes que c'est du velours que de les encadrer. La symbiose est parfois telle que des groupes d'élèves habitent la même maison ! »



« Bien sûr, nous sommes des spécialistes aguerris et nous transmettons des savoirs et des savoir-faire d'ordre théorique, pratique, et technique. Notre rôle ne se limite cependant pas au temps des missions. J'essaie de me rendre accessible en passant dans les salles. Le dialogue permanent est primordial pour les élèves, et tellement enrichissant pour nous-mêmes ! Qui est le bon moniteur ? C'est celui qui se souvient avoir été élève et qui essaie d'épargner à ses stagiaires ce dont il a souffert. C'est celui qui sait créer un cadre épanouissant dans les contraintes imposées par la formation. C'est celui qui accepte sans retenue de donner ce qu'il sait... A la clé, le plaisir de voir un jeune progresser ! »

François Aubertel conclut : *« Pilote est un métier de passion. Etre moniteur peut sembler rebutant quand on quitte le milieu opérationnel tellement grisant. Mais ici, nous guidons de jeunes pilotes qui se donnent sans compter pour réaliser leur rêve qui fut le nôtre. C'est à nous de rendre leurs efforts efficaces, et leur temps de formation agréable. Etre parrain d'un élève, et pouvoir transmettre le flambeau est une fierté que partagent ceux qui sont un temps moniteurs. »*

A l'Ecole d'Aviation de Transport, les jeunes élèves reçoivent les bases de leur spécialité. L'esprit d'équipe est la principale valeur transmise par des moniteurs passionnés et fiers d'assurer leur mission. Dans une ambiance particulièrement sereine et studieuse, les stagiaires font leurs derniers pas sur les bancs de l'école avant de prendre les commandes des G130, G160, C-135 (ravitailleurs) ou autres Atlantique II (patrouilleurs maritimes)...

Souhaitons-leur de belles heures de vol !

