

Ecole d'Aviation de Chasse



- Aux commandes de l'Alpha Jet - PARTIE 1

Tours est une base mythique, équivalant pour la chasse à Avord pour le transport. Entre les deux bases, les amitiés entre les jeunes aviateurs sont fortes : il y a quelques mois encore, ils se côtoyaient au quotidien à Cognac ou Salon-de-Provence. Ce n'est qu'à l'issue de leur passage sur ces bases qu'ils sont orientés vers une spécialité.

A son tour, l'Ecole d'Aviation de Chasse nous a permis de rencontrer les chasseurs de demain. Les stagiaires et les instructeurs nous font partager leur passion.

Mission au profit d'un navigateur

L'élève navigateur Christophe Leva est à Tours depuis quelques semaines. Son 11^{ème} vol sera l'une des premières missions de la journée. Le profil lui en a été donné il y a un peu plus d'une heure. Avec les détails dont il dispose, il doit préparer sa mission dans les moindres détails. Vincent Bay, pilote de Mirage 2000N, son instructeur : *« Cette mission a pour but la découverte et l'utilisation de la carte au 1/100.000. Nous avons deux objectifs à traiter, c'est-à-dire en ce qui nous concerne, à filmer. Lorsque l'élève est un navigateur, c'est lui qui dirige l'avion : le moniteur n'est qu'un cocher obéissant - mais très vigilant ! -. La préparation ne tolère pas l'approximatif. Elle doit permettre à l'élève d'agir ou de réagir en direct. Voler avec précision à 420kts / 500ft s'acquiert grâce à la pratique certes, mais avant tout grâce à un travail assidu et rigoureux au sol ! »*

« Tout est bleu et blanc », les conditions météo en terme de plafond et de visibilité autorisent la mission. Venin 41 décollera à 10h15. Le briefing est très éducatif, avec détaillé le détail des actions dévolues aux deux hommes. *« Après le tour avion, le premier qui s'installe contacte Corrida (le directeur*

des vols) ». Mise en route, actions vitales, procédures pour le décollage en piste 20... Dans les locaux du 1^{er} Escadron d'Instruction en Vol, la mission semble déjà avoir débuté.



Le moniteur s'assure de la validité des choix qu'a faits son stagiaire dans la navigation elle-même. Christophe Leva : *« Pour ce qui est de la sécurité, tout est très précis et le choix de nos actions est*

limité. En revanche, la navigation pure peut être plus subjective et soumise à notre jugement. Le choix du Point Initial et l'identification du « target » sont un enjeu majeur pour chaque mission. La carte nous permet de choisir au sol les repères pertinents afin d'identifier au plus tôt le PI... Ensuite, tout est histoire de rigueur : prendre le cap précis, repérer les bons éléments et acquérir le visuel de la cible le plus rapidement possible. »



Vincent Bay participera activement pour le premier objectif. « Pour le second, nous confie-t-il, j'inciterai le navigateur à guider mon regard et l'avion jusqu'à un target que je peinerai volontairement à voir ! Je ne souhaite aucunement piéger mon élève, qui est d'ailleurs informé de mes intentions. Ceci l'oblige à parler avec concision et à choisir des éléments extérieurs très nets pour apporter une aide efficace à son pilote. En escadron opérationnel, précise-t-il, nos cibles sont bien plus délicates à repérer que les cibles « pédagogiques » que nous choisissons pour la formation. La difficulté croît évidemment avec l'expérience et l'aisance des stagiaires. »



Sont enfin abordé les procédures en cas de panne, les déroutements éventuels, l'activité des zones militaires et civiles (les planeurs notamment requièrent une vigilance toute particulière !). L'accent est mis sur l'écoute et la transmission méthodique des messages auto-info (à chaque point tournant, les aéronefs militaires indiquent leurs positions, cap, altitude et vitesse à des fins de sécurité). Resteront 230 litres de carburant qui seront mis à profit sur le chemin du retour pour effectuer une navigation impromptue de point en point.

Retour de mission

Le retour de l'avion à Tours ne marque pas la fin de la mission et le niveau de concentration de l'élève ne faiblit pas. Son instructeur lui demande de tracer sur la carte les lieux effectivement survolés, de mémoire. Quelques régulations : le tracé initial n'évitait pas suffisamment une antenne et une autoroute (qu'il est interdit de suivre). Quelques éclaircissements également sur les choix des axes d'attaque : l'évitement des villages pour ne pas occasionner de nuisance aux riverains est une raison satisfaisante. Les PI, très visibles car plus grands que les objectifs, sont très opérationnels.

« Aucune mission n'est une formalité, nous confie Christophe Leva. La simplicité des premières missions n'est qu'apparente : ici, tout va vite. L'Alpha Jet en premier lieu est presque aussi rapide qu'un avion de combat et le paysage défile ! A nous d'être efficace à chaque instant et de ne rien manquer pour ne pas prendre de retard. Les exigences de la progression croissent également rapidement, avec toutes les connaissances à assimiler et les compétences à acquérir. »



« Pour chaque mission, si bien préparée soit-elle, l'environnement apporte toujours son lot d'imprévu ! Aujourd'hui un fort trafic militaire a généré une grande densité de communications radio. Restent également les « inputs » de l'instructeur, à savoir les difficultés formatrices qu'il intègre à la mission. A l'issue de ce vol, le bilan est le suivant : je dois apprendre à être plus directif et m'assurer que le cap et la vitesse que le pilote imprime à l'avion sont ceux que j'ai définis. Je dois aussi travailler sur mes annonces : être plus véloce sur les messages auto-info et en finale sur les runs. » Lors de la prochaine mission, les moniteurs devront pouvoir observer une progression dans ces domaines.

En salle de briefing avec un élève pilote

Mission 3.12 pour Nicolas Gainand qui assure lui-même le briefing. Le moniteur en place arrière sera le commandant de bord. La carte, outil principal, est annotée : points de navigation, cap et timing... L'élève a également étudié les repères remarquables (lacs, antennes...) qui lui permettront de valider sa position. Les 3 objectifs traités seront un barrage, un croisement et un pont. « La difficulté de la mission

réside dans l'enchaînement transit haute altitude (HA) – percée – navigation basse altitude (BA) 420kts / 500ft. La sensation d'accélération est accompagnée d'une charge de travail accrue par le passage d'une navigation aux instruments à une navigation par les seules références extérieures. » Le vol comprendra également plusieurs percées TACAN (balise de navigation militaire) et des atterrissages IFR sur divers terrains.

« Au fil du temps, nous confie l'instructeur, la difficulté augmente. On demande aux élèves de travailler dans plusieurs domaines de compétences au cours du même vol. Les situations rencontrées les rapprochent de plus en plus du métier de pilote de combat. Au sortir de l'EAC, nos stagiaires sont capables de mener l'Alpha Jet suivant des navigations militaires. Cazaux enseignera les techniques de combat, mais Tours reste une étape majeure ! »



A nouveau, à la mission prévue s'ajoutent des modifications inattendues. La météo du jour est décidément propice au vol et les mouvements aériens sont nombreux ! Les militaires doivent anticiper les mouvements civils, sans disposer de leurs plans de vol, afin d'optimiser l'efficacité de chaque mission. A chaque sortie, il faut aussi s'adapter aux autres aéronefs militaires en utilisant les messages auto-info : étagement vertical, déviations de cap... autant d'éléments avec lesquels il faut composer pour respecter le timing prévu ! « Nous avons des méthodes de calcul que nous maîtrisons rapidement lorsque les paramètres sont fixes. Chaque modification de la navigation nous impose de nouveaux calculs. Le nouvel enjeu est de gérer l'imprévu pour coller au mieux avec ce qui est programmé. »

Au chapitre de l'inattendu, on compte évidemment les interventions du moniteur. Lors de cette mission, une panne TACAN a été simulée. Nicolas Gainand a dû demander une prise en compte par le contrôle aérien jusqu'à l'interception de l'ILS pour une longue finale... « Afin de gérer les imprévus, il faut à tout prix être mécanisé sur les méthodes. A chaque point tournant, réaliser les checks d'usage une fois stables : validation du cap, moteur, pétrole, terrain de déroutement et fréquences affichées et annonce auto-info concise et exhaustive... Le procédé est certes scolaire, mais il s'avérera toujours le plus efficace pour parer à toute situation. »



Son moniteur ajoute : « Rendre les élèves capables de dissocier et de mobiliser rapidement leur attention est un des enjeux majeurs de la formation. Nous n'hésitons pas à mettre à profit tout moment du vol pour réaliser une tâche imprévue, sitôt que les bases sont acquises. Des petites choses simples qui peuvent être pratiquées, comme réaliser un calcul ou réviser des procédures pendant des moments plus calmes du vol, participent à acquérir cette capacité. »

Le débriefing est un moment redouté, puisqu'il sanctionnera les performances de l'élève. Mais le passage au crible de tout le déroulement de la mission est riche d'enseignements. Tout est important, y compris les éléments comme la façon de briefier la mission ou la technique du tour avion. Evidemment, les choix tactiques et l'exécution en vol font l'objet d'une étude attentive. Sous l'impulsion du moniteur comme du stagiaire, des points, en rapport direct avec la mission ou plus éloignés, peuvent être abordés et le moindre questionnement obtiendra une réponse.

Le moniteur : « Une qualité majeure de nos élèves doit être la capacité à analyser objectivement sa prestation et tirer le meilleur profit des remarques de l'instructeur, et ce d'autant qu'ils auront rencontré des difficultés. » Nicolas Gainand confirme : « Même dans les situations délicates, après de mauvais vols qui peuvent mettre en jeu notre carrière, nous devons trouver cette énergie positive et cette motivation qui seules nous permettront de nous corriger et de poursuivre notre progression. Des petits moments de plaisir pris à chaque vol nous tirent vers le haut : le bleu qui s'offre à nos yeux en sortant de la couche, la grâce des traînées de condensation lors des évolutions... Et évidemment le désir d'accomplir la mission ! »

Solo display !

Le 6^{ème} escadron est un peu à part. Chargé de la formation pédagogique des moniteurs des instructeurs, garant de la cohérence des enseignements dispensés, les pilotes sont aussi testeurs : ce sont eux qui valident l'acquisition des compétences par les élèves. Mais l'escadron accueille aussi la présentation Alpha de l'Alpha Jet. Laurent Thomeret, 3500 heures de vol sur Mirage IIIE et 2000D, est affecté pour la seconde fois à

Tours en 2002. « Parmi les postulants, j'ai eu l'honneur d'être choisi pour assurer la présentation en vol de l'Alpha Jet ». En 2005, « Tom » assurera sa seconde saison.



« La présentation en vol est une discipline rigoureuse qui nécessite une sérieuse préparation. Pendant l'hiver, les deux pilotes se consacrent à l'élaboration de leurs programmes. A raison d'un vol par jour – en dehors des heures d'activité de l'école, les vols ayant lieu sur l'axe de la piste –, l'entraînement est exigeant. En effet, la réglementation est très stricte et n'accorde pas de place à l'à-peu-près». Et si le pilote est libre, selon sa sensibilité, du choix de ses figures et de leur enchaînement, la démonstration doit être

avalisée par les autorités militaires et par une commission de sécurité indépendante.

« En terme de pilotage, nous volons toujours aux limites du Gadget. J'ai choisi, comme on le fait au cinéma, de débiter et de conclure mon programme par un tonneau face public. En 8 minutes s'enchaînent aux figures traditionnelles : un travail en roulis, un passage train sorti/phare allumé, et le « dauphin » - oscillations verticales où la silhouette de l'Alpha Jet suggère celle du mammifère -, des figures dont le visuel est particulièrement apprécié du public. Le côté ingrat de notre rôle, dans ce contexte où nous cherchons la perfection et où chaque erreur est de notre propre fait, c'est qu'il est toujours possible de faire mieux ! L'aspect gratifiant est d'abord dans la fierté de voir la confiance qui nous est témoignée et nos compétences reconnues. Le contact du public et de gens de tous horizons que nous croisons est enrichissant : partager notre passion et donner du plaisir au public justifie nos efforts. Un travail très différent, nous confie Tom, en ce sens que nous devons gérer une équipe et notre logistique sur place... Ma première saison a dépassé mes espérances ! »



L'Ecole d'Aviation de Chasse, et les ailes à l'issue du passage à Tours représentent la marche majeure à franchir pour goûter au côté opérationnel du métier de pilote de combat. Des élèves nous témoigneront des efforts qu'ils réalisent pour accéder à leur rêve ; des moniteurs nous montreront à quel point leur rôle leur tient à cœur...