

Ecole d'Aviation de Chasse



- Aux commandes de l'Alpha Jet - PARTIE 2

Pour les élèves de l'Ecole d'Aviation de Chasse, il n'existe pas de profil-type. Mais guidés par leur passion commune, tous ces jeunes aviateurs font corps pour se soutenir dans le rythme de travail qui leur est imposé, et dans les moments les plus délicats. Mais c'est aussi ensemble qu'ils partagent chaque moment de bonheur...

Rencontres :

NOSA

Jean Leymarie a 24 ans. Après l'Ecole de l'Air qui le destine aux fonctions du commandement, et après 4 mois passés à Cognac, il est finalement orienté vers la spécialité NOSA (navigateur officier système d'armes). « En arrivant à Tours, j'étais capable de naviguer en HA/BA à 180kts et de réaliser des percées en Epsilon... Le passage à l'Alpha Jet n'est pas un obstacle en soi, mais il faut rapidement s'habituer à sa vitesse. A l'EAC, nous apprenons à être rigoureux et méthodiques, et la coopération nécessaire au travail en équipage. Les compétences que nous acquérons pour préparer et mener les vols sont les pré-requis indispensables pour gérer un avion d'armes (situation tactique, menaces...) »

« Chaque vol représente beaucoup de préparation. Les exigences croissantes au fil des missions nous imposent de toujours anticiper dans les apprentissages. En termes de sécurité des vols, même si nos instructeurs en sont les garants, nous devons être autonomes très rapidement. Nos week-ends sont de fait très studieux ! La pression est aussi permanente et à chaque échec, nous mettons en jeu notre carrière... Tant d'éléments accumulés peuvent

nous amener à saturation. C'est là que tout le soutien de nos camarades compte. Les échanges sont permanents, les petits coups de main naturels. »



« L'encadrement y compris sait se rendre disponible si nécessaire, à tout instant ! Chacun de nos instructeurs cherche à tirer le meilleur de nous. Leur motivation à nous faire sortir des passes difficiles nous incite à nous surpasser. Chacun respecte la fonction de l'autre, mais l'ambiance reste fraternelle. C'est aussi grâce à cette image que les élèves se

montrent présents les uns pour les autres. A l'EAC, la rivalité n'a pas sa place ! »

Elève Officier du Personnel Navigant



Christophe Guégan-Quaglia, 21 ans, suit le cursus ORSA (officier de réserve en situation d'activité) pour devenir pilote de chasse. « Le passage à Cognac sur Epsilon, ou salon sur Tucano, nous a confrontés à diverses situations. Le pilotage de base, l'initiation à la voltige, la découverte de la patrouille et de la navigation... nous ont donné une certaine aisance en vol. Nous avons également pris l'habitude des apprentissages théoriques à haute dose – la formation actuelle est en phase avec les normes JAR civiles -. L'Alpha Jet représente une étape supérieure. Le passage sur le biréacteur est un moment de bonheur unique ; mais il impose aussi une remise en question de notre niveau de compétence. »

Au sol, la charge de travail est lourde. Outre les préparations de missions, il faut assimiler, entre autres, l'ensemble des consignes permanentes de la sécurité des vols ou d'utilisation terrain, la connaissance de l'appareil... qui représentent de longues heures à plancher sur le papier. « Chaque jour, pas à pas, nous progressons jusqu'à une certaine polyvalence et une certaine autonomie. Les connaissances acquises à Tours représentent 70% du savoir-faire nécessaire pour apprendre à tirer (enseigné à Cazaux). En effet, nous ne perdons jamais de vue pour l'avenir que le pilotage n'est qu'un moyen d'accomplir une mission. »



Le futur avion d'armes et la future affectation opérationnelle des jeunes aviateurs de l'EAC sont le point de mire de chacun. Naturellement, Christophe

Guégan compare les performances de son appareil, « 420kts en BA et 280kts en vitesse optimale de montée », à celles du Mirage 2000 ne laissant aucun doute sur ses préférences !

Une élève du 1^{er} EIV

Caroline Pailler est l'une des jeunes femmes élèves-pilotes : « Nous sommes préparés dès Cognac aux investissements que nous devons faire à Tours... sans compter ! Dès le premier jour, un test d'anglais afin de nous répartir par escadron. Dans le premier mois, nous travaillons la théorie avion à l'EETIS, la formation à l'éjection, le CPUT... Nous réalisons également 5 missions sur simulateur ; à la 6^{ème}, notre parrain juge si nous sommes aptes au vol. Puis nous sommes affectés dans l'un des deux escadrons. La pression et la joie se mêlent pour les premiers vols. Nous essayons de prendre un peu de recul, notamment en partageant nos impressions avec les promotions plus anciennes. Le lâcher intervient au 6^{ème} vol. »



Caroline Pailler a traversé une période délicate dont elle a accepté de nous faire part. « J'ai rencontré des difficultés en voltige et j'ai eu plusieurs échecs consécutifs, lors du lâcher secteur et lors d'un bis. Ce que chacun d'entre nous redoute m'est arrivé : vol de révision et contrôle d'aptitudes. Dans cette spirale, on perd vite confiance en soi... Et pendant qu'on stagne, les copains continuent leur progression ! Mais quand le moral descend, ceux qui nous entourent savent croire en notre réussite. J'ai trouvé naturellement près de moi mes camarades autant que mes instructeurs. L'aide se situe à la fois sur le plan technique et sur le plan humain. C'est ce qui m'a permis de retrouver mon énergie positive et de travailler encore plus pour préparer chaque vol dans le moindre détail...et depuis, ça gaze ! Aujourd'hui, je sais que je saurais trouver les mots pour tirer vers le haut un camarade en difficulté. »

Instructeurs

Les cadres de l'EAC sont issus de toutes les unités de l'armée de l'air : défense aérienne, attaque, reconnaissance, forces stratégiques. Dans la carrière d'un pilote recruté parmi les officiers sous contrat (OSC), on comptera en général deux passages dans

les écoles pour assurer la formation. *(les officiers de carrière n'effectuent pas de passage systématique dans les écoles, si ce n'est dans les postes d'encadrement)*

Frank Masinski, 3000 heures de vol, pilote de Mirage 2000D à l'escadron 3/3 Ardennes, avait déjà assuré en 91 le rôle d'instructeur sur Fouga Magister. «2 vols et 4 simu assurent la transformation machine. Puis les 2 premiers mois, nous recevons notre formation pédagogique au 6^{ème} escadron. Nous devons apprendre à exécuter tout ce qui sera demandé à nos stagiaires et nous devons évidemment pouvoir tout démontrer. Puis nos formateurs (testeurs) nous confrontent aux comportements des élèves en jouant leur rôle. Nous sommes particulièrement sensibilisés à la sécurité des vols. Cependant notre expérience nous permet d'être en veille permanente tout en assurant nos fonctions pédagogiques. Et les élèves atteignent leurs limites bien avant nous ! »



« J'ai passé autant de temps en tant que chasseur qu'en tant que moniteur... Ces deux métiers sont différents. Notre mission consiste à transformer un élève sur Alpha Jet en quelques mois et de l'emmener assez loin en vol solo. Nous sommes des guides très actifs. Transmettre le programme est une lourde tâche. Nous devons penser à tout ce que nous disons, analyser, réguler, en nous adaptant à chaque situation et à chaque élève. Mais nous avons aussi pour charge de transmettre notre passion et le goût du vol ! Pour cela, chacun à sa manière, s'investit pour ses élèves. Mais notre objectivité reste notre première qualité. »



Sébastien Ramon - issu du 2/12 est à Tours depuis 1999 et totalisant 2200 heures de vol dont 1200 sur Alpha Jet – poursuit : « On demande aux stagiaires

de l'école de progresser à un rythme imposé, et donc de travailler sous pression. Mais autour d'une base didactique commune, l'instruction reste la transmission d'expérience humaine. Il n'y a pas de binôme moniteur-élève fixe. Ceci favorise l'enrichissement de chacun par la rencontre de différentes sensibilités... et ainsi se crée l'esprit de groupe. » Tous les instructeurs s'accordent d'ailleurs sur ce point : connaître tous les élèves est indispensable à un enseignement de qualité.

« En tant qu'enseignants, nous savons encourager ; nous savons aussi pointer les points délicats ou être plus exigeants si l'élève est à l'aise. Nous devons former un pilote que nous enverrons voler seul en toute confiance. Et si notre position est dominante, nous ne perdons pas de vue que nous formons ceux qui deviendront rapidement nos équipiers au combat ! »

« Notre passage en école est aussi très formateur sur le plan personnel. Nous capitalisons également de nombreuses heures de vol profitables pour le retour en escadron ops... où nous devons à notre tour potasser pour nous remettre dans le bain ! C'est aussi pour cette raison que nous nous sentons aussi investis dans la réussite de nos élèves, tout comme nous l'apprécierions nous-mêmes. Cela peut paraître caricatural, mais le simple sourire d'une élève après avoir surmonté une difficulté est gratifiant. Et c'est toujours une fierté lorsqu'un élève nous demande de lui remettre son macaron ! »

A la fin de la journée les élèves, toutes promotions confondues – donc à plusieurs stades de la progression -, et les instructeurs – jeunes sous-chefs de patrouille sortis de Tours 3 ans auparavant, ou totalisant 15 ans de carrière et quelques missions de guerre !- peuvent se rencontrer au bar de l'escadron. Lieu d'échanges privilégiés, on peut tout y partager : parler d'avions bien sûr, s'informer sur le futur, obtenir des réponses techniques... mais aussi parler de soi, s'ouvrir, se soutenir... Avec pour tous un point commun : la conscience d'avoir un métier exceptionnel !



Autour de l'escadron...

Au cours de leur formation, les élèves pilotes et NOSA réalisent 30% de leurs missions sur simulateur. De 8 à 17 heures chaque jour, 10 moniteurs-simu assurent le fonctionnement de ces outils pédagogiques essentiels... et rares sont les créneaux laissés libres puisqu'ils tournent 5000 heures par an ! La mission de l'unité comprend la découverte du vecteur, l'orientation spatiale, la gestion des pannes, le vol sans visibilité... Toute mise en situation est briefée et débriefée comme le vol réel, et évaluée selon les mêmes critères. Les moniteurs disposent de 3 écrans : la représentation du visuel du pilote et la trajectoire de l'appareil par rapport au sol, et 2 copies des instruments et de l'équipement. Une interface permet de communiquer avec la machine, et toutes sortes de paramètres peuvent être programmés. Pour la formation des navigateurs, ce sont les moniteurs-simu qui commandent l'Alpha Jet depuis leur poste. « Un outil très utile, notamment pour s'habituer à l'environnement de travail et pour se préparer à réagir dans les situations extrêmes, et complémentaire du réel auquel il ne peut se soustraire », s'accordent à penser les pilotes et les personnels du service.

A Tours et Avord, d'autres passionnés ont eu le plaisir de nous faire découvrir leur travail. Il s'agit des contrôleurs aériens ! A la vigie se relaient 3 d'entre eux à 3 postes : roulage, air-sol (secteur de 10nm / 2000ft), et chef de vigie. A l'approche, 2 postes de percée avec prise en compte des appareils en limite de zone et guidage selon le type de percée défini, et

1 poste pour la montée des appareils jusqu'à leur transmission aux organismes voisins. Reste également le poste du directeur d'approche qui dispose d'une vision globale de la situation et répartit les avions.



Le contrôleur à l'instruction (après sa formation en école) est parrainé et travaille toujours en binôme. De plus en plus autonome, il est lâché progressivement pour être qualifié opérationnel. Il passera ensuite premier contrôleur, puis maître contrôleur, gagnant à chaque étape plus de responsabilités. Il pourra ensuite assurer les fonctions de chef de quart puis de chef d'équipe... Bien qu'éloignés des escadrons et isolés dans leur tour de contrôle, les rapports avec les équipages restent privilégiés et de petites visites des uns chez les autres permettent de resserrer les liens. « Travailler ensemble n'en devient que plus agréable... et efficace ! », nous confient-ils.



Au cours de leur passage à l'Ecole d'Aviation de Chasse, les jeunes stagiaires de l'armée de l'air doivent acquérir en 110 heures de vol les connaissances théoriques et techniques qui leur permettront d'achever leur formation à Cazaux.

Qu'importent la charge de travail, les sacrifices, les remises en question... l'écoute, la compréhension mutuelle, le soutien des camarades et des instructeurs participent à franchir les épreuves.

Le point de mire : les ailes qui marquent l'accès concret à leur métier de pilote ou navigateur de combat.

Deux points communs à tous les aviateurs que nous avons rencontrés : la motivation et la passion pour une profession qu'ils savent exceptionnelle !

*Nous adressons nos plus vifs remerciements au commandant de l'EAC et à l'encadrement du 1^{er} EIV pour nous avoir offert les meilleures conditions pour réaliser ce reportage. Un grand merci aux élèves qui nous ont accordé un peu de leur précieux temps. Enfin, un clin d'œil particulier à Goose qui sait pourquoi !
Mes amitiés à tous ceux qui se reconnaîtront et de belles heures de vol à tous !*