

NET-AVIATION.COM LE MAGAZINE

NUMERO 5

SPECIAL USA



EN IMAGES
MADE IN USA !

PARCOURS
EQUIPAGES USAF





Warbirds américains

On les surnomme Warbirds, littéralement "oiseaux de guerre". Ils ont vécu par le passé des moments douloureux, à des époques où, notamment en Europe, des guerres fratricides déchiraient le continent. A cette époque, les chances de revenir à la base aux commandes de son appareil étaient faibles... Ils représentaient alors le nec plus ultra de l'aviation, et piloter un Mustang ou une Forteresse Volante, malgré les risques encourus, était une carrière prisée !

Rien de commun avec ce que ces mêmes Warbirds transmettent de nos jours !

Evidemment, les Warbirds représentent un héritage du passé et un témoignage de l'histoire. Mais c'est un lègue bien pacifique que les passionnés qui les restaurent nous offrent : nostalgie des chasseurs aux longs nez, aux larges hélices, nostalgie des moteurs à pistons fumants et tonitruants, nostalgie d'un pilotage humain et du nécessaire passage dans le cambouis après chaque vol...

Aussi, lorsque vous assisterez à la présentation en vol d'un P-40, d'un B-25 ou d'un Stearman, ayez une pensée émue pour les virtuoses qui jadis défendirent leurs couleurs avec courage. Mais ayez également une pensée pour d'autres virtuoses : ceux qui s'acharnent à les maintenir en état de vol. Car il faut aujourd'hui également le sens du sacrifice et du dévouement pour réaliser cette prouesse !



NET-AVIATION.COM

LE MAGAZINE

NUMERO 5

EDITO

Depuis la naissance de l'aviation, les Etats-Unis font partie des pionniers en bien des domaines. A la fin du XVIII siècle, S. Langley lançait de fructueuses études en aérodynamique ; en 1903, les frères Wright motorisèrent un de leurs planeurs et réalisèrent le premier vol contrôlé... Une compétition âprement discutée avec les européens !

Les appareils made in USA sont incontournables : pas un jour sans un Boeing sillonnant nos lignes aériennes, pas un continent sans base militaire américaine, et quel aéroclub n'a pas accueilli de Cessna ?

Nous avons donc décidé de dédier ce magazine à l'American Touch.

L'équipe Net-Aviation vous souhaite une bonne lecture
du 5^{ème} numéro de votre magazine aéronautique en ligne gratuit.

PAGE 4



REPORTAGE :
Secours avec les MD-902 du Luxembourg

PAGE 9



PRESENTATION :
C-130J, le dernier Hercules

PAGE 12



PARCOURS AERO. :
Membres d'équipage de l'US Air Force

PAGE 18



PRESENTATION :
Formation des pilotes français aux USA

PAGE 15



ECHANTILLON D'IMAGES :
Made in USA !



PARTIE 1

Il est 7 heures 30 et le soleil cherche à percer le voile brumeux qui recouvre l'aéroport de Luxembourg-Findel. Sur les parkings, sous l'œil des techniciens de la salle des opérations qui ne dort jamais, un Learjet 35A, un Citation Mustang, deux MD-902 ambulance accompagnés de l'appareil du même type mis en œuvre par la police Grand-Ducale. Les équipages s'enquière de la météo qui va s'améliorant. Il n'est que question de minutes avant qu'Air Rescue 3 soit apte à répondre à sa première alerte.

Les bipers de chacun des trois membres de l'équipage lancent le signal d'un départ au pas de course pour rejoindre l'appareil. Sur son aire de stationnement, le MD-902 est opérationnel : à chaque retour de mission, les pleins sont complétés, l'équipement médical remplacé. Le Luxembourg Air Rescue se rend ainsi disponible pour répondre instantanément à chaque alerte, avec pour objectif de déposer l'équipe médicale dans les plus brefs délais.

Le médecin gagne sa place à l'arrière, tandis que le pilote égrène la procédure de mise en route. A cet instant, ce dernier ne connaît pas sa

destination. L'infirmier navigant est le dernier arrivé à la machine. Dans ses mains, le fax assorti des précieuses informations que la régulation de Trèves (Trier, Allemagne) vient de lui transmettre. Assurant la sécurité, il sera le dernier à prendre place.

Luxembourg Contrôle autorise Air Rescue 3 à couper l'axe de la piste ; le pilote opte, autant que possible, pour un cap direct le menant à sa destination, Sarrebourg. En vol, des compléments d'informations arrivent sporadiquement au rythme des contacts radio avec les équipes de secours. Un vigneron a été piqué dans la bouche par une guêpe, le médecin urgentiste de l'hôpital local est indisponible car gérant une autre urgence. Un choc anaphylactique est à craindre... Objectif à 3 minutes, le médecin enfle les gants stériles.



Le patient est un plein centre-ville. Depuis les places avant, le pilote et l'infirmier cherchent une zone de poser proche et sûre. Un parking de bus laissé disponible s'avèrera suffisamment large pour accueillir la machine. A bord, chacun s'assure que son secteur est libre de tout obstacle. Une ambulance est déjà sur place pour assurer le transfert rapide du médecin.



avec le contrôle aérien et les équipes médicales au sol, tout en surveillant les paramètres machine, tâche largement facilitée par les affichages digitaux du bord, et en assurant l'anti-abordage. A bord, chacun connaît son rôle et si les choix sont rapides, les actions ne sont pas précipitées. La mécanique est rôdée et la confiance mutuelle permet à chacun d'agir sereinement.



Le patient sera transporté par la route jusqu'à l'hôpital. La langue de l'homme de l'homme, piquée en son extrémité, a gonflé, occasionnant la gêne et l'inquiétude des premiers soignants arrivés sur place. Le mal s'avère finalement sans gravité et l'infirmier navigant et le médecin sont rapidement de retour à l'hélicoptère, à nouveau disponibles !

La mission amène Air Rescue 3 dans une région vallonnée de la Sarre. Le village est identifié, et l'ambulance repérée rapidement... Elle se situe dans une petite rue, très en contrebas de l'unique point de poser : un carrefour. Le médecin et l'infirmier, chargés de l'équipement médical, descendent la rue sans attendre.

Le MD-902 décolle et met le cap sur Luxembourg. Mais après quelques minutes de vol, l'équipe est à nouveau sollicitée par radio. Un sms arrive simultanément pour confirmer et préciser les premières informations. L'infirmier navigant a les yeux sur la carte et donne un nouveau cap au pilote. D'un coup d'œil, ce dernier contrôle pour valider ce choix. Le tout se passe dans un contexte de communication radios assez dense,



Douglas MD-900 Explorer

Comme ses concurrents apparus dans les années 90, le MD-900 fait preuve d'une conception bien pensée :

- la soute est large, dotée de deux portes coulissantes, et un accès par l'arrière sous la poutre de queue ; à l'avant, les pilotes jouissent d'une vision quasi-panoramique,
- le disque rotor, juché à plus de trois mètres de hauteur permet un accès sécurisé à la machine rotor tournant, et la faible surface du disque rotor (10,3m de diamètre) font de l'Explorer un appareil particulièrement compact,
- les turbines Pratt & Whitney le classent d'office en classe 1 : en cas de panne moteur, la machine est susceptible de poursuivre son vol et assurer un atterrissage en sécurité.

Cet hélicoptère se caractérise par l'absence de rotor anticouple qui est remplacé par un système projetant un flux d'air à l'extrémité de la poutre de queue, dit 'NOTAR' (no tail rotor). Un gain de sécurité certain grâce à l'encombrement rendu moindre, et par le fait qu'une collision ne rendra pas l'appareil incontrôlable ou ne le clouera pas au sol (les pales étant des pièces extrêmement fragiles). Et, point non négligeable, la pollution sonore est réduite.

L'ensemble des pilotes que nous avons rencontrés sont pleinement satisfaits des MD-902. Sur cette version, les défauts de jeunesse ont été corrigés. Les Explorer du LAR disposent une outre d'une avionique idéale : radar météo, carte GPS mobile, équipement full IFR... Il pourrait leur être reproché une vitesse de croisière un peu lente, et une autonomie un peu faible, mais ces paramètres n'ont qu'une influence minimale dans le cadre des missions qui leur sont confiées.



Ce sont les secouristes qui ont fait appel au médecin : ne réagissant pas aux sollicitations, le patient est cependant conscient, malgré les apparences... Un problème neurologique le paralyse. La tension artérielle est très basse, et à cela s'ajoute une mauvaise assimilation des sucres. C'est en ambulance que l'équipe transférera l'homme jusqu'à l'hôpital proche de Merzig. Christian, l'infirmier, reste souriant et vérifie régulièrement les constantes. Jörn, le médecin, tout en complétant la fiche de soin, maintient sa vigilance et parle d'une voix rassurante à son patient.

Une fois n'est pas coutume, un nouvel appel dérouté le MD-902. Une femme atteinte de problèmes neurologiques est actuellement en route pour l'Hôpital de Saarlouis. Les secouristes ont requis un médecin dans les meilleurs délais. Peter et le chauffeur de l'ambulance convergent l'un vers l'autre et s'accordent sur un point de rencontre. En sortie d'un village, l'ambulance est localisée. Si pour la première fois de la journée la DZ improvisée (un pré) est large, elle est en revanche traversée par une ligne électrique. Peter la présente à midi et la garde sous contrôle visuel.



Les deux soignants d'Air Rescue 3 entretiennent un contact cordial avec les équipes médicales des hôpitaux, sans pour autant les connaître personnellement. Les transmissions sont efficaces, et une fois le patient pris en charge, l'équipe est à nouveau prête à décoller, le temps de boire un verre d'eau ! Peter, le pilote, a rejoint la DZ de Merzig et décolle pour un retour à Luxembourg.

Diagnostic fait, Jörn confirme le choix du petit hôpital qui dispose de la spécialité nécessitée. Recherche de la proximité, souci de ne pas surcharger les grosses structures, la décision du médecin tient compte de multiples facteurs. La patiente étant déjà conditionnée pour le trajet par la route, il sera décidé de ne pas perdre de temps avec le transfert dans l'hélicoptère.



En Allemagne, du fait de la qualification des équipes soignantes, les ambulances ont à disposition une réserve de médicaments et drogues. Ainsi le stock d'Air Rescue 3 n'a pas été amputé. En revanche, l'Explorer volera bientôt sur la réserve. 2 options : ravitailler à la base, ce qui signifie ne plus être apte à répondre aux demandes d'intervention, ou du moins allonger notablement le délai de réaction, ou 'refueler' sur l'aérodrome du secteur, malgré le prix du kérosène plus cher à la pompe. Cette dernière option, choisie à l'unanimité, s'avérera payante ! Un plein ravitaillement, nouvelle alerte : collision entre deux véhicules sur une route de campagne à proximité de Trèves.

Quelques gouttes de pluie viennent compliquer la navigation. Volant en rase campagne, il s'agit de choisir les bons repères afin d'arriver à destination par un vol aussi direct que possible. Route nationales, éoliennes, lignes à haute tension... Malgré le GPS du bord, l'équipage garde la carte sur ses genoux. A l'horizon, les gyrophares de la police et d'une ambulance.



Une compétition de parachutisme sur la plate-forme rend le décollage délicat. Entre les Dornier 28 et autres Caravan parkés ou au roulage sur le tarmac, Peter dégage et s'éloigne par un secteur laissé libre. Tous les yeux du bord se focalisent malgré tout sur le ciel d'où des chuteurs égarés peuvent descendre.

La pression est montée d'un cran : les compléments d'informations arrivant progressivement ont permis de préciser la situation. Une 206 a été percutée par un tracteur ; un bébé est à bord du véhicule. Sans perdre de temps Jörn et Christian saisissent les encombrants sacs de premiers soins et gagnent l'ambulance. Le temps passe, la tension monte et quelques éclats de voix se font entendre, mais la situation est sous contrôle. Le pilote part s'enquérir des dernières informations et constate les importants dégâts sur l'avant du véhicule. Bonne nouvelle : le bébé, harnaché dans son siège baquet dos à la route est indemne !





Plus de 2000 Hercules ont sillonné les cieux de 5 continents depuis plus de 50 ans... Employé par près de 70 pays, le C-130 est un incontournable qui reste, encore à ce jour, en production. Si la silhouette reste fidèle à ses prédécesseur, l'ultime variante J est un appareil totalement neuf.

La première différence se situe dans l'adoption de nouveaux moteurs. Les turbopropulseurs Rolls-Royce AE 2100 sont équipés d'un FADEC qui rend automatique la gestion des paramètres moteurs. Une hélice à 6 pales, fabriquées en matériau composite, les accompagne. En découle des performances largement améliorées : +40% d'autonomie, +20% de vitesse maximale, -40% de distance au décollage !

Une avionique de bord de dernier cri et deux visualisations tête haute pour les pilotes ont donc réduit l'équipe au strict nécessaire, à savoir les deux pilotes ! Exit les navigateurs ou mécaniciens de bord. Le nouveau radar (250 nautiques de portée pour le radar météo !) avec cartographie de terrain, lié au système GPS rend le Hercules J capable d'effectuer ses missions par toutes conditions météo, y compris pour les largages ! Le chef de soute

(loadmaster dans la langue de Shakespeare) dispose également d'un système informatisé de gestion de la partie cargo. La tâche de reconditionnement de la soute est donc largement facilitée, offrant un gain de temps précieux en opérations. Toujours au titre des opérations, le C-130J a reçu des systèmes d'alertes missiles ou radar capables également d'analyser et de hiérarchiser les menaces afin de les traiter. Le tout est associé à un système de contre-mesures polyvalent.

Outre la réduction de l'équipage, l'ensemble de ces améliorations tient également compte des contraintes budgétaires du contexte actuel. L'équipement et l'avionique, beaucoup plus fiables, nécessitent une moindre maintenance, c'est-à-dire plus simple, immobilisant moins longtemps l'appareil, et moins fréquente. Quand technologie rime avec simplicité...

Le rôle typique et la spécialité du Hercules reste inchangé : transport tactique, et aérolargages. Le premier des largages opérationnels eut lieu en 2005, étant opéré par l'US Air Force, soit à peine plus d'un an après son entrée en service. Quelques versions particulières voient le jour progressivement : la version KC-130 de ravitaillement en vol, qui entame le remplacement des ravitailleurs de l'US Marines Corps, des... Hercules ! et la version de l'US Coast Guard dédiée à la recherche et au sauvetage en mer. Il est à parié que l'appareil saura s'adapter, au fil des ans, à des demandes spécifiques, comme à su le faire son ancêtre.

Chronique d'un succès annoncé, avec une cellule éprouvée et largement répandue dans les forces armées du monde entier, le C-130J s'impose comme le remplaçant évident des cellules vieillissantes de certains Hercules, permettant ainsi une transition en douceur vers un appareil moderne, tout en garantissant la capacité à poursuivre les missions de ses prédécesseurs. L'appareil a déjà reçu les commandes fermes d'une quinzaine de pays. Les livraisons ont débuté en 1999.



Le Captain Bryan "Crazy Pants" Swierenga, 29 ans, basé à Ramstein a accepté de nous parler de son premier appareil opérationnel :

« En termes de carrière, le "Herc" offre un panel de missions tout à fait enrichissantes pour un pilote. Nous avons une vocation tactique, ce qui implique des vols courts (jusqu'à 7 heures puisque ces modèles ne disposent pas de la capacité de ravitaillement en vol au sein de l'USAF

- ce qui n'est pas pour déplaire à notre hôte avoue-t-il en souriant), des atterrissages fréquents dans tous les coins du monde et sur tout type de piste. Nous larguons de très bas (100 pieds) à très haut (le plafond de la machine). »

« A bord de la version J, la carte digitale, mais avant tout le HUD (visualisation tête haute) - le plus large de toute l'USAF ! – sont des atouts majeurs qui permettent de voler par tout temps. Notre attention se focalise sur l'essentiel et les différents écrans dispensent les informations dont nous avons besoin, sans qu'il soit nécessaire pour les pilotes d'avoir recours à un mécanicien de bord chargé de traduire et d'interpréter les différentes données des instruments, comme sur les modèles antérieurs. »

« En fait, excepté des aérofreins qui permettraient de réaliser des poser d'assaut façon Transall, il ne manque rien au "Herc". Le C-130, c'est un demi-siècle d'expérience de transport tactique. En réalisant la version J, Lockheed Martin a repris une formule efficace pour l'améliorer au profit de tous ceux qui l'utilisent. Voilà ce qui fait qu'aucun autre appareil tactique ne rendra jaloux un de nos équipages ! »





PARCOURS AERO U.S. AIR FORCE



Officier Système d'Armes sur F-15E

Capt. Erica Rivers
'Harley'

30 ans - 1300 heures de vol

Paris Air Show 2009

Entrée dans l'Air Force en 2001, Erica est devenue opérationnelle en 2003 en tant qu'Officier Système d'Armes sur F-15E. Des trois bases hébergeant le Strike Eagle, c'est depuis Lakenheath au Royaume Uni qu'elle vole. Le post arrière du F-15 est son bureau. 4 écrans, 2 manettes, le manche au cas où... Tout l'équipement peut être dirigé sans lâcher ses commandes. Le travail à bord se fait à deux, en équipages non constitués. Le WSO est le guide, les yeux, et le bras armé de son pilote. Il est également le gestionnaire de la mission. Aux multiples facettes de son métier, à la charge de travail qu'il incombe pour une efficacité immédiate, à sa préparation de longue haleine, elle n'aurait rien préféré. « J'ai confiance en mon appareil et je sais combien mes pilotes sont fantastiques. C'est donc à moi d'assurer pour accomplir ma mission ! »



Paul Massey

La cellule F-15 est déjà de conception ancienne, mais largement éprouvée. A l'origine chasseur de supériorité aérienne, l'appareil a su se muer en bombardier. Avec un emport de carburant interne conséquent (notamment face aux chasseurs

européens) et une voilure apte à recevoir une multitude de charges, le F-15E a peu d'équivalents modernes – ou du moins, aussi bien dotés en équipements et en puissance de feu. Ceci fait de lui une machine redoutable.



Mark Van Der Vliet

Pour ce qui est de sa vocation d'attaque, Erica la perçoit comme une mission de suppression de menaces : « C'est excitant de sentir qu'on peut aider les gens au sol. Mais nous devons rester humbles à cause de la responsabilité qui est la nôtre lorsqu'on transporte des tonnes de bombes. Nous exerçons un métier de précision où tout est une question d'apprentissage. »

« En réel, tout va très vite et nos actes doivent être quasiment devenus des réflexes instinctifs. Nous n'avons pas le temps de nous demander "comment m'y prendre?". La répétition nous dispense de cette étape et nous offre la possibilité, le moment venu, d'accomplir les actions avec assurance, et de fait avec sérénité car ces secondes gagnées nous permettent de contrôler nos gestes, en direct. »

Pour ce qui est de l'attachement d'Erica à son F-15, je lui annonce, prêchant le faux pour savoir le vrai, qu'un pilote de F-16 apercevrait le gros bi-dérive de si loin qu'il serait capable de se glisser dans ses 6 heures sans que l'équipage ne s'en aperçoive. La jeune femme répond : « Impossible ! Avec ce qu'on a dans le ventre, nous

l'aurions tiré bien avant qu'il sache qu'il n'était pas seul dans le secteur ! C'est ainsi chez nous, on se provoque sympathiquement, comme entre chaque membre d'une même famille », nous confie-t-elle. « D'autant plus que nous travaillons en communion avec nos collègues - aviateurs ou non. Mais si à l'entraînement nous étions effectivement abattus, tout un travail de réflexion s'enclencherait afin de ne plus reproduire cette situation. Un appareil en moins dans une opération, c'est un objectif qui subsiste, donc des pertes à prévoir dans nos effectifs ou pire, pour les populations... ».

La guerre n'est pas un jeu, larguer une bombe n'est pas une fin pour un pilote, ajoutent ses équipiers. Mais chaque membre d'équipage est un professionnel compétent qui saura intervenir si la situation exige qu'il en reçoive l'ordre, et sans état d'âme. Aucun équipage n'hésiterait à mettre sa vie en jeu si nécessaire. Les Etats-Unis œuvrent pour la paix et n'ont pas d'ambition belliqueuse, précisent-ils, ceci justifie leur engagement sans compromis. En revanche l'erreur ne fait pas partie des options envisageables. Alors si l'ambiance est légère, si on plaisante et se chambre entre unités ou au sein d'une unité, si

chaque vol est également un moment de plaisir, c'est aussi sans doute pour détendre l'atmosphère, mais ceci n'enlève en rien leur recherche permanente de la perfection.

Transition programmée : Erica quittera son siège éjectable, pour celui, moins confortable à ses yeux, d'un bureau... Un passage obligé pour pouvoir se consacrer à sa vie de femme !



Pilote de F-16C

Capt. Nick HAUSSLER
'Ripley'

27 ans - 200 heures de vol

Paris Air Show 2009

Entré dans l'Air Force en 2007, Nick a choisi son affectation en Allemagne à Spangdahlem, d'abord par choix de la mission qui lui serait confiée : « Le Wild Weasel (*ndla : missions de suppression des menaces sol-air*), mission qui a longtemps été l'apanage des F-4 Phantom II, est une mission complexe, un challenge permanent. Chaque mission est une occasion de devenir encore plus compétent. »

Même s'il n'existe pas de véritable concurrence entre partenaires de vol, le plaisir de devenir le meilleur est permanent. Nick sourit lorsque je lui confie que ces mots sonnent un peu à la Top Gun, et reconnaît qu'il y a un peu de ça, mais pas uniquement. Il ajoute : « L'enjeu n'est pas que personnel. Lorsque nous sommes engagés en mission, nous le sommes au profit d'autres appareils ou de troupes au sol. Des vies au sont en jeu ! ». Voilà pourquoi à chaque mort virtuelle à l'entraînement, tout un processus de question-réponses se met en marche. Chaque pilote, du plus jeune au plus expérimenté peut avoir une réponse. « Nous devons accepter de nous remettre en cause, et ces débriefings systématiques nous permettent d'apprendre ».



Quant au F-16, Nick en vante volontiers les mérites. « La réputation de l'appareil n'est plus à faire. C'est une valeur sûre pour ses performances en vol, mais aussi pour ses équipements et les armes qui sont les siennes... Et puisqu'il faut lui trouver des défauts, il faut bien reconnaître que les charges externes – dont les quasi-systématiquement nécessaires réservoirs auxiliaires – jouent sur ses performances générales... Mais n'est-ce pas le profil de la majorité des chasseurs volant en Europe, à commencer par le Mirage 2000 ? Dans le contexte d'un affrontement, je garde donc toutes mes chances ! ».

Nick plaisante sur l'étroitesse de son bureau : pas de pizza sur la planche de bord, comme ceci exista à l'époque des A-6 ou F-111... Mais voici ce qui selon lui fait l'attachement du pilote de F-16 à sa machine : « Je ne connais pas de chasseur

qui offre un tel point de vue. Sous la verrière en forme de goutte d'eau, bien en avant et au-dessus de la voilure, notre champ de vision n'est presque plus limité que par... l'horizon ! Ajoutez à ceci une position confortable, avec un siège très incliné pour encaisser les accélérations, et un joystick latéral, reposant pour le bras et dégageant l'accès à toutes les visualisations tête basse, et toutes les conditions sont réunies pour bien faire votre job, et jouir d'un point de vue exceptionnel quand vous en avez le temps ! ».

Nick s'estime chanceux, est évidemment persuadé qu'il n'existe aucun meilleur job que celui de chasseur et s'avoue impressionné par tous ces jeunes qui fournissent tant d'efforts pour devenir à leur tour pilote de chasse.





Pilote de C-17

Lieutenant Colonel
Chad RAULS

40 ans - 3500 heures de vol

Paris Air Show 2011

Basé à Charleston, en Caroline du Sud, le Lt Col Chad Rauls a un parcours de pilote quelque peu atypique. « J'ai toujours voulu voler. Malheureusement le taux d'accès à l'Air Force Academy était très bas, et la demande très forte. Voici pourquoi j'ai opté pour le cursus ingénieur en vol, sans perdre mon objectif de vue. C'était alors l'option la plus sage pour accéder à une carrière au plus près de ma passion. » Chad Rauls guetta alors une opportunité d'accéder enfin au "pilot training" – le cursus pilote – opportunité qui se présenta en 1997.

Il débute donc la formation initiale d'une durée d'un an. Son appareil opérationnel sera le C-17, la transformation durera 3 mois. Qualifié copilote et affecté à Charleston jusqu'en 2003, il gravira les échelons jusqu'à la fonction d'instructeur.

« J'ai une information qui pourrait, je pense, vous intéresser, me confie le Lieutenant Colonel dans un français que peu d'américains pratiquent. J'ai eu l'honneur, en 1993, de participer à

un échange avec l'armée de l'air. J'ai en effet passé environ 6 mois à l'Ecole de l'Air de Salon de Provence. Une expérience enrichissante et prisée qui me laisse un souvenir particulier car c'est pendant cette période que j'ai réalisé sur CAP 10 mon premier vol solo ! »

Des missions au-dessus du Kosovo ou de l'Albanie, en passant par les largages au profit de réfugiés afghans, Chad Rauls aura eu l'occasion d'éprouver son appareil dans divers conflits. « A cette date, le C-17 est l'avion de transport le plus avancé au monde. Equipé d'une avionique performante et de toutes les aides au pilotage, il jouit de performances et d'une manœuvrabilité exceptionnelles. C'est un avion qu'on pourrait qualifier de facile !!! a été conçu pour être efficace dans les missions de soutien qui lui sont dédiées et s'acquitte fort bien de ses tâches. »



Chad Rauls, comme ses collègues, est très attaché à la qualité de l'entraînement. Dans la mesure où le Globemaster III est destiné à agir au profit des autres, et dans un environnement hostile, chaque acte des membres de l'équipage doit être calibré et rôdé... Homme exigeant car conscient de la confiance qu'on lui accorde, et redevable de ce fait. « Du point de vue professionnel, j'ai un sens de la fierté exacerbé. Chacun de mes collègues est compétent, et je suis aux commandes d'un appareil performant. J'attribue donc à chaque vol la même attention et le même soin. Je pars du

principe que le premier facteur de risque pour un pilote, c'est lui-même ! Lorsqu'on se sent à ce point responsable, la recherche de la perfection semble évidente. »

« Bien entendu, ajoute-t-il, ceci n'enlève rien au plaisir que j'éprouve aux commandes, qui plus est lorsqu'il s'agit du C-17 ! Ajoutez à cela le goût du défi... J'apprécie également l'honneur qui m'est accordé de pouvoir promouvoir, au Salon du Bourget et dans une ambiance agréable, ma profession, mon appareil, et de partager la passion qui m'anime ! »





AMERICAN TOUCH

Dans l'Aéronavale !

Bob est un jeune pilote de la 12F Le prochain objectif de sa carrière sera de poser son Rafale sur le pont du Charles de Gaulle. A l'instar d'une partie de ses collègues, il aura reçu une partie de sa formation à Meridian, dans l'état du Mississippi, formation sur laquelle Bob a accepté de revenir dans cette interview :

Net-Aviation :

Qu'avez-vous appris en France avant le départ pour Meridian ?

Bob : Les élèves de la Marine qui auront satisfait, sur CAP 10, l'étape de la sélection en vol partiront en échange dans l'armée de l'air ; pour moi, ce fut Salon de Provence. Titulaires de l'ATPL, et de 150 heures de vol sur Tucano, nous aurons également à mettre nos ressources au profit de l'apprentissage de l'anglais.

Comment appréhende-t-on le départ pour les USA ?

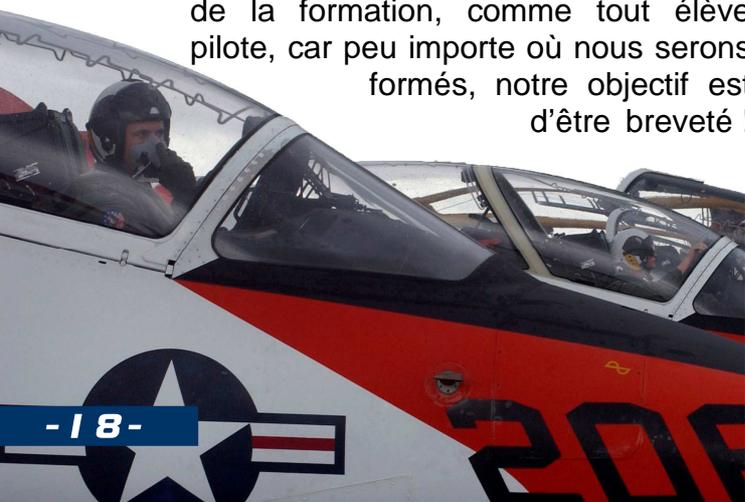
Il y a déjà un aspect administratif. A la suite de cette formation initiale, nous disposons de quelques jours laissés libres afin de remplir les formalités d'usage. Nous vivons aux USA comme chacun des expatriés français pour une période d'un an et demi. Pour ma part, je n'ai pas ressenti de pression particulière : nos aînés ont suivi le même cursus, qui existe depuis une dizaine d'années, et les échanges sont nombreux. Le dispositif est bien rôdé. Il nous reste à gérer les enjeux de la formation, comme tout élève pilote, car peu importe où nous serons formés, notre objectif est d'être breveté !



Quel souvenir gardez-vous du premier contact avec les USA ?

Les deux premiers mois seront dévolus au perfectionnement de l'anglais avec pour principal objectif l'aisance à l'oral. Puis en quittant

San Antonio, nous rejoindrons la Floride pour un stage de survie. Enfin, nous nous installerons à Meridian, dans le Mississippi... Parler anglais est une chose ; comprendre le mississipien en est une autre ! Mais nous sommes en permanence au contact de la langue : dans les promotions où nous sommes intégrés sans distinction de nationalité aux autres cadets, mais aussi hors escadron où nous profitons de fortes relations d'amitiés qui nous lient à nos camarades. Ces moments de convivialité nous permettent aussi d'enrichir notre culture. Il faut bien reconnaître que nos modes de vie sont différents, et que, pour ce qui est de l'aéronautique, l'espace aérien américain – excessivement occupé tant par les militaires que les civils, et de fait, très encadré – n'est pas le ciel de l'Europe ! Un plus indéniable, car il est évident que tout militaire français sera amené dans sa carrière à travailler avec ses homologues d'outre-Atlantique.



Quelle opinion l'encadrement américain porte-t-il sur les élèves français?

En fait, nous sommes très appréciés. Le commandant de la section française sur place (*Ce responsable et son second sont deux pilotes expérimentés de la Marine, ayant pour charge de s'assurer du bon déroulement de la formation des élèves français. Ils sont intégrés à l'encadrement américain, et ne volent pas, a priori, avec des élèves français - NDLA*) nous a prévenus : étant peu nombreux, bien qu'étant le plus fort contingent étranger, nous sommes particulièrement regardés. C'est assez naturellement que dans ce contexte, nous nous efforçons d'être rigoureux, voire pointilleux, tout autant qu'ouverts.

Quelle vision l'encadrement américain a-t-il de l'instruction ?

Tout élève est traité comme un officier, méritant et capable, et chacun jouit d'une grande considération - à condition, évidemment, de donner le change ! La formation est progressive et vise à amener chaque élève à donner le meilleur de lui-même. La méthode varie d'un instructeur à l'autre, question de sensibilité tant côté élève que côté instructeur, mais l'esprit est de partager les connaissances que ces pilotes opérationnels ont acquises afin de faire progresser leurs élèves. C'est encore plus le cas pour les instructeurs simu qui sont d'anciens pilotes, et dont certains ont participé à la guerre du Vietnam. N'ayant rien à prouver, c'est par vocation qu'ils auront gagné ce poste. Je dirai finalement que c'est à nous, élèves, de nous adapter, ce qui est une fierté dans le cadre d'une formation dispensée par un corps tel que l'US Navy !

Avez-vous vécu des moments difficiles ?

L'expérience qui m'aura le plus dérouté restera sans doute celle de

mes premières minutes de vol sur T-45 à Meridian. Je suis en place arrière, la capote est installée pour une séance de vol aux instruments, accessoirement la nuit est tombée, et les communications en américain fusent dans le casque... Ce premier vol ne m'a pas mis en confiance et je me suis accroché, j'ai cavallé. J'ai finalement franchi cette marche abrupte qui s'était présentée brusquement devant moi et que j'avais trouvée terriblement haute, et poursuivi normalement ma progression.



Quel souvenir gardez-vous de votre départ pour le porte-avions ?

A chaque retour de vol, nous nous simulons des appontages sur piste. Petit à petit, les actions s'automatisent : le break, les actions vitales, vent arrière, le miroir... Au bout d'un an, nous sommes 4 Goshawk au niveau 150 et le leader annonce

« regardez à 2 heures, bas ». On voit tout d'abord le sillage, et on sait qu'un des brins d'arrêt nous attend. Appréhension ? Néant ! Mais l'excitation, pure et dure, et dans ce qu'elle a de plus positif est bien là ! Pendant mon premier circuit, j'aurais envie de dire que c'est le sourire aux lèvres que j'ai effectué chaque action, mais je n'en suis pas sûr. J'ai égrainé la procédure avec rigueur et concentration, comme à l'entraînement, sans chercher à forcer mon avion à apponter, et en suivant scrupuleusement les ordres des officiers d'appontage pour rester parfaitement dans les clous... L'appareil a touché le pont et la crosse a engagé un brin ; le T-45 est immobilisé... C'est là que ça palpète !

Est-ce à ce point précis que s'achève la formation ?

La qualification à l'appontage est notre objectif permanent durant cette période d'une année et demie passée aux Etats-Unis. Nous réaliserons encore bon nombre de passes dont nous chercherons à valider chacune, un exercice de rigueur disais-je. Mais nous n'oublions pas que jusqu'alors, aller apponter est la mission. Dans quelques mois, il y aura une mission de combat à effectuer après le catapultage, et apponter sera une tâche supplémentaire à effectuer dans des conditions bien moins confortables, notamment du fait de la fatigue. J'estime donc qu'il me reste beaucoup à apprendre. A mon retour en France, j'ai gagné Saint-Dizier où l'escadron de transformation Rafale 2/92 Aquitaine m'a enseigné le métier de pilote de combat. Désormais affecté à la Flottille 12F, j'acquies petit à petit une maturité de pilote opérationnel...

Prochaine étape : amener mon Rafale sur le pont du Charles de Gaulle. Pour

répondre à votre question, je pense que la formation sera permanente tout au long de ma carrière de pilote de chasse.

Que conclure concernant votre expérience américaine ?

Bob : J'ai vécu une expérience assez unique : formatrice par destination, mais enrichissante du point de vue aéronautique et personnel. Un excellent souvenir global ponctué des quelques flashes inoubliables. J'avoue rester encore rêveur devant les tarmacs bondés : si un avion ne peut pas prendre l'air, un second, voire un troisième y attendent le pilote orphelin... Je suis allé aux USA avec plaisir afin d'y suivre ma formation ; je suis rentré en France avec plaisir pour pouvoir y exercer le métier que j'ai choisi et que j'ai la chance de pouvoir exercer un peu mieux chaque jour. Si dans ma carrière la base aéronautique navale de Landivisau m'offrait l'opportunité d'un échange avec la base d'Oceana en Virginie (*comme il s'en pratique actuellement – NDLA*), c'est avec enthousiasme que je répondrais présent !



Nous sommes en 1952. Maurice Jeanjean est engagé volontaire dans l'armée de l'Air pour une durée de 5 ans au titre du personnel navigant. Lâché sur Stampe et totalisant 25 heures de vol, il fera partie de ceux qui seront formés aux Etats-Unis. Témoignage :

Preflight - Février 1953 Lackland AFB, Texas

Au programme : discipline, organisation de l'armée américaine, justice militaire... Des cours dont le principal intérêt aura été de permettre aux frenchies d'améliorer leur anglais spécifique. Mais avec un français pour 30 américains dans la promotion, les occasions de s'exprimer dans la langue de Molière étaient rares. Un bien, car, de tous les étudiants étrangers, nous étions probablement les moins doués en anglais.

Le bizutage des cadets des classes supérieures créait un stress assez difficile à supporter... Le rythme de vie lui-aussi était déroutant avec un réveil à 4 heures 45, lit au carré et chaussures cirées comme un miroir. Code d'Honneur, système d'autopuniton, marches, week end sur le terrain de sport... Un rythme qui faisait oublier les petites misères physiques ou morales.

Primary - Mai 1953 Colombus AFB, Mississipi

Verdure, calme, le boléro de Ravel dans le lointain... et l'ambiance du cadet Club ! Le bizutage est assoupli et nos aînés n'hésitent pas à prodiguer de bons conseils. Même Walt Disney participe à la formation avec ses animations. Des cours très bien faits, et le monitorat des vols assurés par des personnels civils faisant preuve d'autant de compétence que de gentillesse.

Après 25 heures aux commandes du Piper Cub sur des terrains secondaires, c'est le passage sur AT-6G et le rêve se réalise enfin. 600cv, le train rentrant, la voltige, le vol en formation... Le lâcher après seulement 12 heures de vol et 26 atterrissages. Il y a souvent une vingtaine d'avions dans les circuits d'approches et la surveillance permanente est de mise. Cours au sol et tests en vol se succèdent, les premières éliminations poussent à s'accrocher.

Basic - Septembre 1953 Greenville AFB, Mississipi

Ma petite taille m'oblige à glisser 3 coussins sous mes fesses, et 4 dans mon dos... Ma nouvelle monture est le T-28. L'effort est porté sur les vols en formation et sans visibilité. La phase I s'achève après 56 heures de vol.

En février 1953, je vis mes 35 premières minutes de vol sur jet : le T-33. Inoubliable ! La poussée, le taux de montée, l'absence de vibrations, le silence, la visibilité, la facilité de pilotage... Les moniteurs nous font progresser avec beaucoup de patience. Premier passage de la carte blanche. Mon dernier vol sur T-Bird coïncidera avec la chute de Dien Bien Phu.

Graduation - 12 Mai 1954

Lors d'une cérémonie grandiose, et en présence des familles, nous recevons nos ailes (Silver Wings). Tandis que les élèves américains découvrent leurs affectations, pour les français, c'est

la fin des épreuves et l'attente impatiente de la phase suivante, plus opérationnelle !

Advanced I - Mai 1954
Laughlin AFB, Texas

Nous avons désormais le statut de professionnels en stage, et nous sommes dans les meilleures conditions pour apprendre notre profession de pilotes de chasse. Au menu : tirs, bombardements, attaques de convois... toujours sur T-33.

Advanced II - Juillet 1954
Luke AFB, Arizona

Après 40 heures de vol, c'est le départ pour une grande base et son intense activité. Nous faisons connaissance avec le F-84E qui s'est illustré en Corée - conflit auquel certains des moniteurs ont par également pris part. Un avion lourd en profondeur sur le manche duquel il faut parfois tirer à deux mains !

Nous volons en configuration de combat avec 6 canons copieusement approvisionnés à demeure, et toute une panoplie de bombes à disposition. En vol de reconnaissance, nous volons en patrouille intégrée très bas... jusqu'à ce que les réservoirs d'ailes engendrent des tourbillons de sable ! Nous passerons 36 heures à attaquer des convois disposés dans le désert, des bases fictives avec avions, véhicules, bâtiments et projecteurs de DCA... On n'aura jamais l'occasion de simuler notre métier avec plus de réalisme !

France - Septembre 1954

De ma promotion, nous sommes 17 rescapés. J'irai sur la base aérienne d'Oran au sein du Normandie-Niemen et à bord du Mistral... Avec le recul, privilège des anciens, cette forme de discipline qui nous choquait fut finalement très adaptée aux petits jeunes que nous étions tous. Il ne me reste que d'excellents souvenirs !





 GROUPE
AIR FRANCE

MADE IN USA

TF















NET-AVIATION.COM

LE MAGAZINE

NUMERO 5

Les auteurs adressent leurs plus vifs remerciements

au Luxembourg Air Rescue et son Président, ainsi tout particulièrement qu'à l'indispensable Sandy, Christian, Jörn et Peter, et tous mes hôtes,

à l'USAFE et ses équipages :

Crazy Pants à Ramstein, Harley à Lakenheath, Ripley à Spang',

à la base de Charleston, notamment Thomas G. Kistler et Chad Rauls

au SIRPA Marine et ALAVIA, notamment aux LV Bota et Delorme, ainsi que Guillemette et Bob sur la BAN de Landivisiau,

à ceux qui ont collaboré à ce magazine :

René Lussagnet et Maurice Jean-Jean pour leur témoignage, Fabien Campillo et Philippe Devos pour leurs images.

Le contenu de ce magazine a été réalisé avec les autorisations de rigueur.

© www.net-aviation.com



A VENIR...