

A sa sortie de l'INSA, lequel d'entre nous ne s'est-t-il pas un jour demandé: si au moment de décider j'avais choisi un autre métier, quelle autre vie aurais je vécue ?

Avec cette idée en tête nous avons entrepris ces visites orientées sur ces métiers que la plupart d'entre nous n'ont pas exercé et pour commencer les métiers de l'air.

Nous étions donc 25 invités par Monsieur Gilles à prendre le bus à l'entrée de la base aérienne 709, vaste de près de 465 hectares

La base aérienne : à peine créée en 1938 à Châteaubernard près de Cognac, fut réquisitionnée pendant l'occupation de la seconde guerre mondiale puis dès la libération fut dévolue à la formation des pilotes de l'armée de l'air.

Cette formation essentielle pour l'efficacité de l'armée de l'air, a été conduite successivement sur les appareils ; T6, Fouga-magister, puis à partir de 1984 sur Epsilon et récemment complété par des appareils biplaces côte à côte de type Grob.

La base dispose de deux pistes en dur 1980mX60m et 2400mX45m (standard OTAN pour recevoir l'ensemble des appareils de chasse et de transport militaire) et d'une bande gazonnée.

Elle est servie par près de 750 personnes en grande majorité militaires pour sa mission principale : instruire sur 9 à 12 mois des promotions de près de 130 élèves pilotes. Mais elle assure aussi une plateforme d'accueil d'avions de combat et en particulier des permanences opérationnelles (patrouilles de surveillance et protection aérienne du territoire sur mirage 2000) et depuis juillet 2009 la formation à la préparation et l'entraînement aux utilisations des drones.

Elle participe également à des opérations de projections sur des théâtres étrangers ainsi que de protection civile (comme par exemple Vigipirate ou plans Orsec).

C'est ainsi que près de 50 métiers sont représentés sur cette base bien que depuis la professionnalisation des armées ses personnels se soient concentrés à l'instar des entreprises industrielles sur le cœur des compétences de leurs métiers.

Car non seulement il lui faut des ressources pour former, mais également pour organiser l'espace aérien dans la zone entourant immédiatement l'aérodrome et dans la zone régionale.

D'une part afin de gérer les approches atterrissages et décollages très fréquents mais aussi pour distribuer en toute sécurité les élèves dans des zones séparées d'exercices (environ 20 zones pouvant être activées en simultanément) y compris les chemins d'accès à ces zones.

Pour cela l'ensemble de la circulation aérienne est surveillé par radar ; avion par avion (y compris les avions civils transitant) sur un rayon de l'ordre de 130 km et pour les opérations d'approche et de roulage au sol à vue de la tour de contrôle.

L'école met également en œuvre la patrouille Cartouche Doré, sur Epsilon TB 30: ses figures de voltige très appréciées dans les meetings présentent le savoir faire de l'école et de l'armée de l'air.

La formation : A l'issue d'une sélection à Salon de Provence d'élèves provenant soit de l'école de l'air (formation pilote civil + ingénieur) ou par une filière d'officier sous contrat (type après bac) l'école de pilotage de l'armée de l'air de Cognac assure la sélection et la formation de base (ou tronc commun) des futurs pilotes et navigateurs officiers système d'armes de l'armée de l'air, mais aussi la formation de pilote de l'aéronautique navale, de l'aviation légère de l'armée de terre et de certains pilotes d'armées de l'air étrangères.

La formation sur hélicoptère est d'une filière différente.

En fonction des besoins de l'armée de l'air, des résultats obtenus et de leurs aspirations, les élèves sont orientés à l'issue de cette progression vers les filières « chasse » ou « transport » en tant que pilote. Les élèves orientés chasse poursuivent alors toujours à Cognac une pré spécialisation chasse.

Dans cette phase de tronc commun, outre les séances en simulateurs, le programme comprend de l'ordre de 60 vols, en double, puis en solo puis assez rapidement (après 15 à 20 heures) des vols de voltige et des vols en patrouille.

La journée type commence par la préparation : briefing détaillé (le programme des différents exercices en vol prévus qui en général est assez chargé et de leur particularité est expliqué), suivi ½heure avant le vol par une restitution (pour s'assurer de la bonne compréhension par l'élève, de sa préparation des éléments nécessaires comme carte , météo...), puis dès le retour du vol lui-même un débriefing : moment où l'instructeur fait le point avec l'élève sur les points positifs ou non, voir des erreurs durant le vol.

Les résultats des vols sont reportés sur une feuille ou synoptique de progression où apparaissent tous les résultats des élèves avec une couleur explicite (bleue, verte, jaune, rouge). Cette forme pédagogique permet à chacun de se situer et de connaître les efforts qu'il aura à porter pour atteindre son but: être pilote de chasse sur les avions d'arme (environ 60%) ou de transport (environ 40%).

Fruit de la présélection ainsi que de la motivation très forte des élèves et de leurs instructeurs ; il y a près de 95% de réussite.

Un métier qui reste encore très largement masculin, certes avec une progression féminine, mais encore représenté par moins de 10% de pilote féminins, ce taux étant encore plus réduit pour la partie chasse.

Notre visite s'est terminée par le musée des avions. Nous noterons encore une fois l'enthousiasme et la passion soutenue des deux jeunes élèves l'un pour la chasse l'autre pour l'aéronavale, qui nous ont conduit dans ce dernier lieu.

Pour résumer, une visite passionnante avec un accueil et un accompagnement particulièrement attentionnés et compétents.

Notre prochaine sortie sera elle consacrée aux métiers de la mer en s'attachant notamment à l'île Madame aux conséquences de la tempête Xynthia.