



LE MIRAGE 2000 C RDI

LA VIE DE LA BA 103

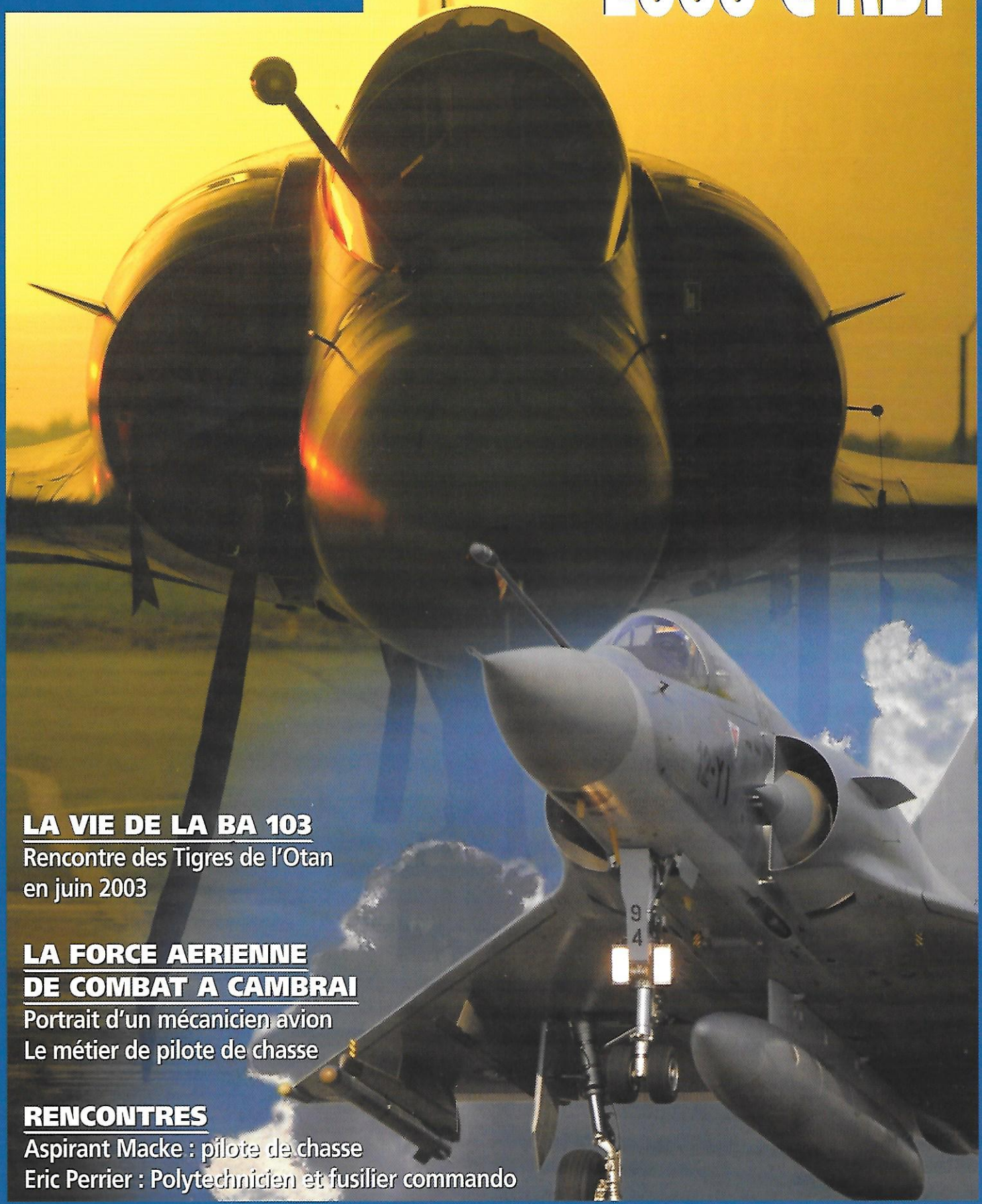
Rencontre des Tigres de l'Otan
en juin 2003

LA FORCE AERIENNE DE COMBAT A CAMBRAI

Portrait d'un mécanicien avion
Le métier de pilote de chasse

RENCONTRES

Aspirant Macke : pilote de chasse
Eric Perrier : Polytechnicien et fusilier commando

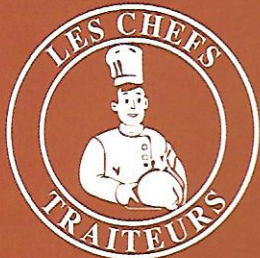


St Jacques



Traiteur

Cuisine et Gastronomie
Organisation de toute réception



7, rue St Jacques
CAMBRAI

03 27 81 29 73

www.saint-jacques-traiteur.com

ACN

AUTO CONTROLE NEUVILLOIS



Contrôle Technique Automobile

AUTOSUR

2 rue du Moulin 59554 NEUVILLE-S^T-RÉMY

03 27 78 12 67



PROPRIETAIRES VOUS VENDEZ VOTRE BIEN...

Après expertise, sans prélèvement
DOSSIER TRANSMIS SOUS 72 H

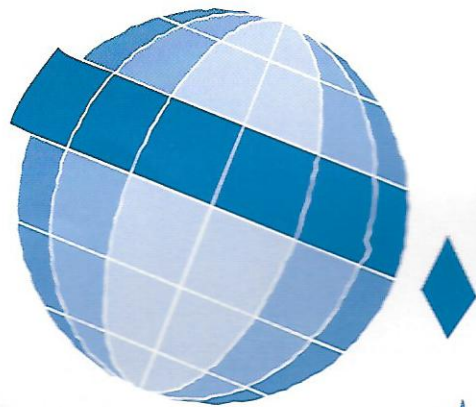
Vous avez l'obligation de faire :

- repérage amiante, plomb
- états parasitaires
- certificats de surfaces "Loi Carrez"

5, rue des Bouchers CAMBRAI

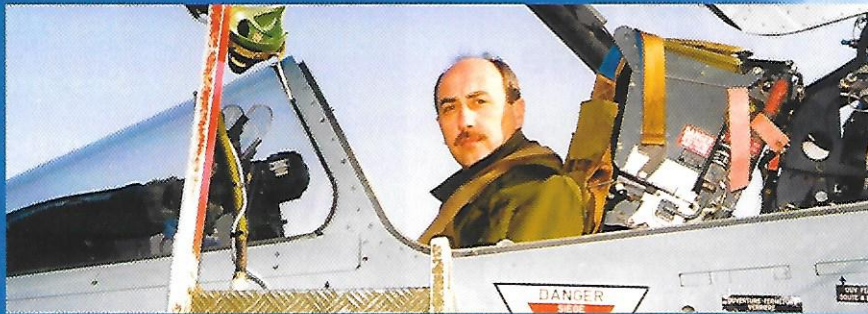
Tél. : 03.27.70.28.68 - Fax : 03.27.70.26.96

E-mail : L.2.D.H@wanadoo.fr



L2DH

Laboratoire diagnostic DH



L'année 2003 s'annonce comme pouvant être de bon cru.

Cette prudence verbale souligne que si tous les éléments sont effectivement réunis pour qu'elle reste inscrite à jamais dans les mémoires, la qualité du travail et la détermination de chacun seront les clés de son succès. En effet, les mois qui viennent nous réservent une activité dense et extraordinaire dans le premier sens du terme, c'est à dire exceptionnelle et inhabituelle.

C'est d'abord la visite de notre nouveau chef d'état-major, le général d'armée aérienne Wolsztynski, qui nous a permis de valoriser l'action de la base dans la préparation des unités opérationnelles aux missions de combat ou de service public, dans son ouverture à la société civile et dans la prise en compte de son corps social.

Début avril, l'organisation d'un exercice de dimension nationale nous conduira à tester les capacités de l'Armée de l'air dans la protection des populations confrontées à un incident de type industriel.

Début mai, notre participation aux Journées nationales de la Défense permettra à la base d'ouvrir une nouvelle fois ses portes à tous ceux qui souhaitent partager l'activité des forces armées.

La première semaine de juin, l'exercice Tiger Meet, événement majeur au sein de l'Alliance atlantique, accroîtra de près de 600 personnes la population de la BA 103. Cette rencontre opérationnelle majeure s'adresse, principalement, aux deux escadrons de chasse mais son succès dépendra du soutien de l'ensemble des unités de la base.

Cet événement s'achèvera le dimanche 8 juin par un meeting de l'Air dont il faut souligner l'objectif caritatif. En effet, les gains générés par la vente des billets d'entrée sont intégralement reversés à la Fondation des Œuvres Sociales de l'Air qui se mobilise pour l'ensemble de la famille aéronautique, civile ou militaire.

Nous souhaitons, à cette occasion, la présence du plus grand nombre de spectateurs. Le prix modeste des billets d'accès et la qualité des démonstrations aériennes sont des facteurs favorables à leur venue.

Enfin, courant octobre, la base aérienne fêtera ses 50 ans et associera à cet anniversaire l'escadron de chasse 2/12 "Picardie" qui soufflera ses 60 bougies.

Ainsi donc, l'année 2003 devrait-elle se distinguer et permettre à la base "Commandant René Mouchotte" de poursuivre fièrement son entrée dans le 21^{ème} siècle.

A tout le personnel de la base, je souhaite bon courage car les tâches plus "traditionnelles" ne cesseront pas pour autant avec leur lot d'opérations extérieures, d'activité aérienne ou de soutien général.

A tous nos partenaires, je renouvelle mes remerciements pour l'aide apportée en les assurant que le BA103 leur est plus que jamais ouverte.

Colonel LAURENT Jean-Marc

Edito



**Matériaux
Menuiserie
Carrelage
Sanitaire
Extérieur
Bricolage**

Gedimat

des fondations aux finitions

BRACQ

Z.I CANTIMPRE - CAMBRAI
03 27 82 96 00

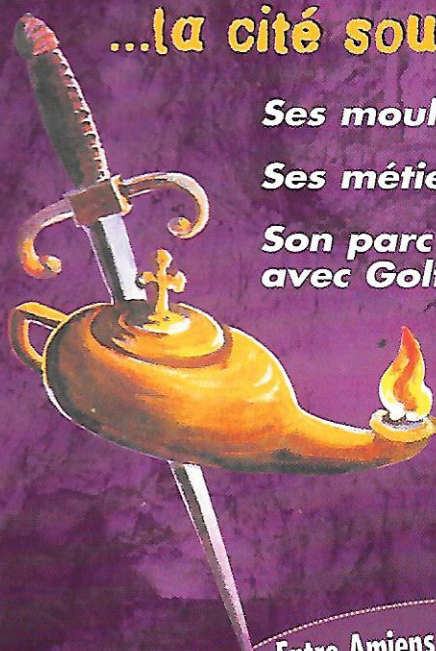
Grottes

...la cité souterraine

Ses moulins

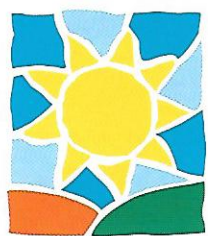
Ses métiers d'hier

*Son parc de 12^{ha}
avec Golf miniature*



Entre Amiens et Doullens
03 22 93 71 78
www.grottesdenaours.com

1€ de réduction sur présentation de cette publicité



La Vie Claire

naturel et biologique

Bernard CHOPIN

Pains

Fruits et légumes

Produits laitiers

Spécialités au soja

Volailles

Charcuterie

Epicerie

Compléments alimentaires

4 rue d'Alger - 59400 CAMBRAI
Tél. : 03.27.81.28.65 - Fax : 03.27.79.77.04

AutoVale Bleu

**EXPOSITION PERMANENTE
de toute la gamme Ford**

Plus de 150 véhicules d'occasions

Tous types de voitures

- ATELIER Mécanique
- CARROSSERIE agréée



AUTOVALE BLEU CAMBRAI

Bld. Faidherbe 03.27.83.82.31

Sommaire



DIRECTEUR DE LA PUBLICATION
Colonel Jean-Marc LAURENT
Commandant de la Base aérienne 103

RÉDACTEUR EN CHEF
Colonel Daniel BAWEJSKI

RÉDACTION
Sous-lieutenant Anne EECKHOUT

ONT PARTICIPÉ À CE NUMÉRO
Cne DUCOURNAU
LTT MONTAGNE
Cne ESTAVOYER

CRÉDIT PHOTOS
Service photo Base / © SIRPA AIR
Couverture : photos Wilfrid COLLET
et Anthony JEULAND

MAQUETTE/CONCEPTION GRAPHIQUE
Sous-lieutenant EECKHOUT
FORUM COMMUNICATION

PUBLICITÉ
FORUM COMMUNICATION
Z.I. Cantimpré - Av. de l'Europe
BP 14 - 59401 CAMBRAI Cedex
M. Gérard LAURENT
03.27.74.97.00

IMPRESSION
NORD IMPRIM

TIRAGE
2000 exemplaires

DÉPÔT LÉGAL
1^{er} Trimestre
2003

Edito

Le mot du Commandant de la Base *page 1*

La vie de la BA 103

Rétrospective *page 4*

BA 103... vers une plus grande ouverture *page 5*

Hélicoptères et Mirages 2000
réunis pour une même mission *page 6*

Capitaine Ducourneau, pilote et héros
d'un sauvetage périlleux *page 7*

Rencontre des Tigres de l'Otan en juin 2003 *page 9*

La Force Aérienne de Combat à Cambrai

Le Mirage 2000 C RDI *page 12 et 13*

La maintenance aéronautique
des avions de chasse *page 14*

Portrait d'un mécanicien avion *page 15*

Le simulateur de vol *page 17*

Les "qualifs" d'un pilote de chasse *page 18*

La tenue de vol en Mirage 2000 *page 18*

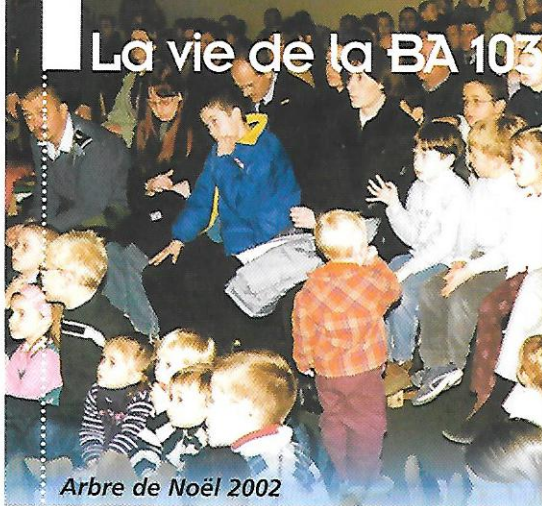
Rencontres

Aspirant Macke : pilote de chasse,
un métier qui va très bien aux femmes *page 19*

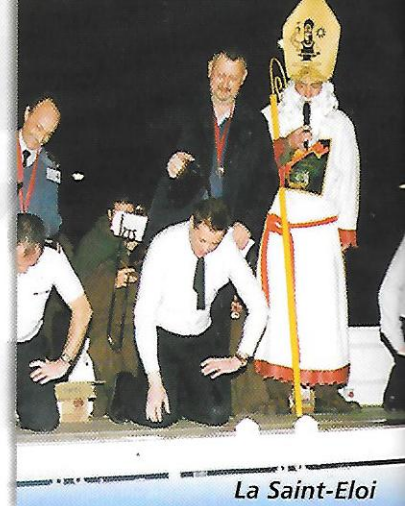
Eric Perrier : polytechnicien
et fusilier commando *page 20*

N°2
M A R S 2 0 0 3

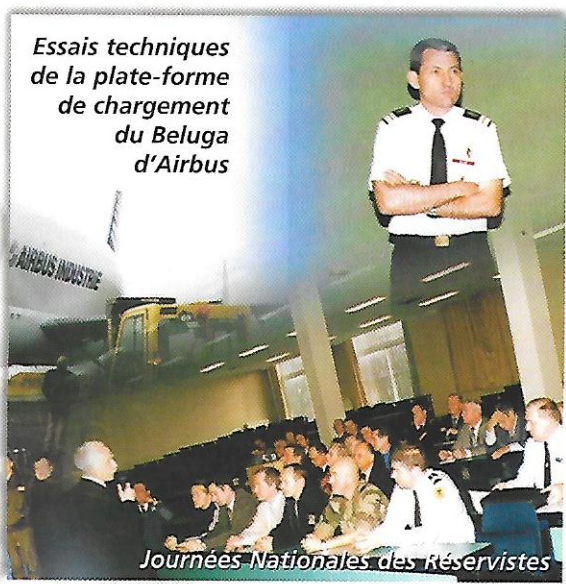
La vie de la BA 103



Arbre de Noël 2002

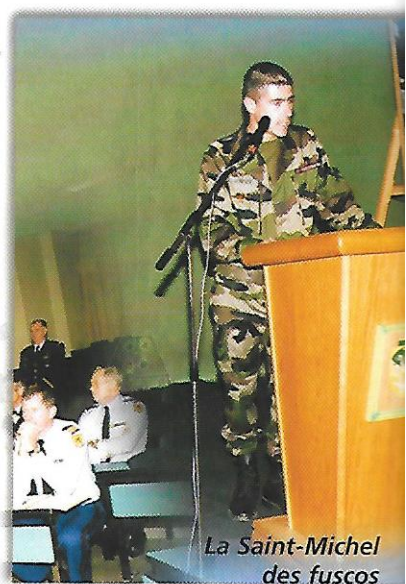


La Saint-Eloi

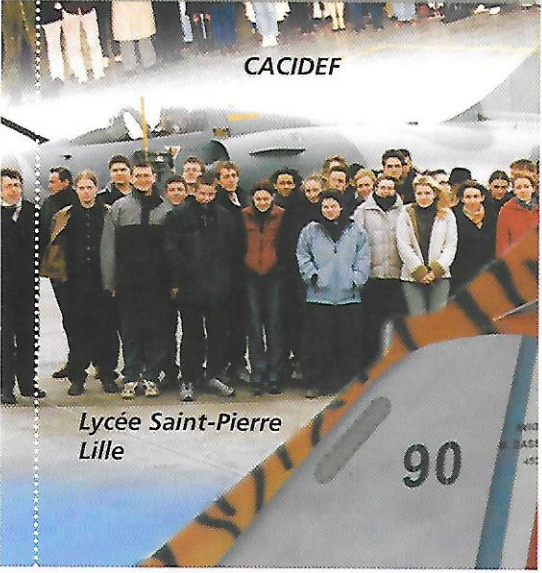


Essais techniques de la plate-forme de chargement du Beluga d'Airbus

Journées Nationales des Réservistes

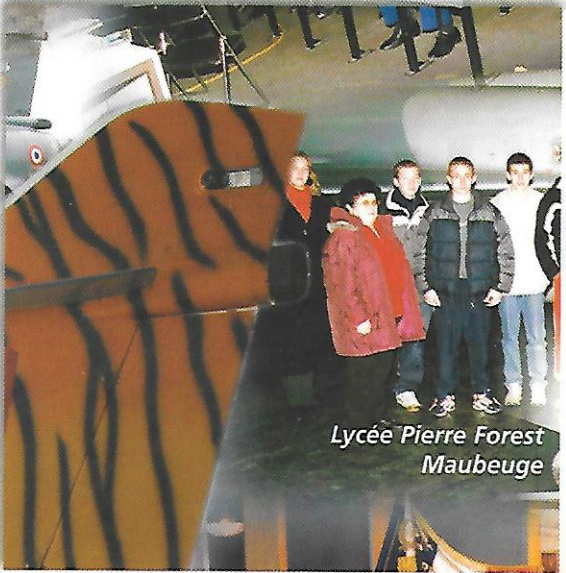


La Saint-Michel des fuscos

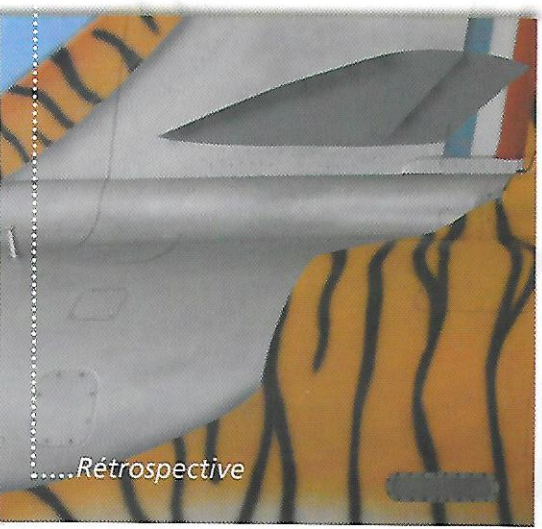


CACIDEF

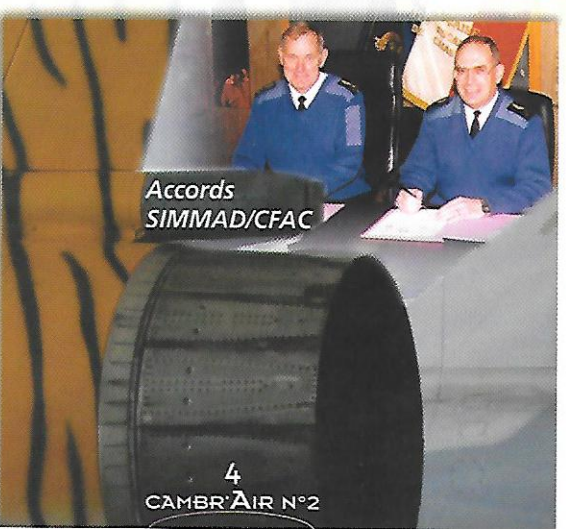
Lycée Saint-Pierre Lille



Lycée Pierre Forest Maubeuge

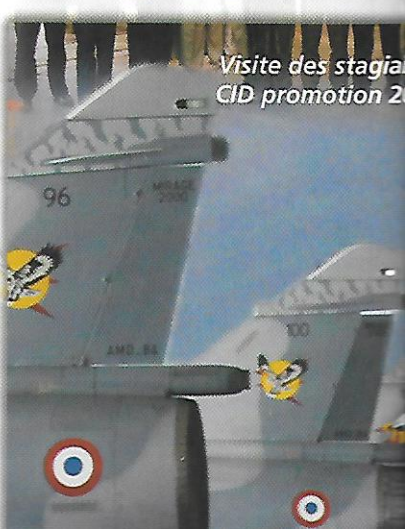


.....Rétrospective



Accords SIMMAD/CFAC

4 CAMBR'AIR N°2



Visite des stagiaires CID promotion 2



BA 103... VERS UNE PLUS GRANDE OUVERTURE

Si vous aussi vous désirez effectuer une visite sur la Base Aérienne de Cambrai, veuillez en faire la demande écrite au Commandant de la BA 103 59341 CAMBRAI AIR

Nos études d'image le prouvent, la Base aérienne 103 a la côte auprès du grand public. Pas moins de 2500 visiteurs en un an, soit 1000 de plus que l'année dernière et 111 stagiaires de divers horizons scolaires accueillis dans nos unités en 2002.

Depuis la suspension du Service National, l'accueil du public dans les enceintes militaires est devenu la première étape de l'établissement du dialogue et de la compréhension avec la société civile. C'est pourquoi la Base aérienne de Cambrai prend très au sérieux sa politique de relations publiques.

Comment s'organise l'accueil sur une base qui n'a rien à voir avec un musée ou un parc d'attraction ? Présentation.

Pourquoi l'Armée de l'air attire t'elle autant ? Le réponse est évidente : ses avions et pilotes, véritables mythes, suscitent plus que jamais l'admiration, la curiosité voire l'envie. «Effet TOP GUN» diront certains, «LES CHEVALIERS DU CIEL» ajouteront d'autres, «Guynemer, les Forces Aériennes Françaises Libres» préciseront les connaisseurs. Quoi qu'il en soit, le vieux mythe d'Icare fait toujours rêver. Par ailleurs, l'essor actuel du tourisme dit «industriel» profite aux bases aériennes dont les équipements techniques très pointus attirent et le savoir-faire de leurs hommes impressionne.

Dire que l'on se presse au portillon de la base serait exagéré, les fusiliers commandos interdisant d'ailleurs tout attroupement, mais les demandes de visites fusent et les escadrons d'avions de chasse restent au top du palmarès des unités les plus demandées. Il existe en effet un top 5 constitué des

Escadrons 01 et 02.012, de l'Escadron de Défense Sol-Air «Somme», de l'Escadron de Soutien Technique Spécialisé (chargé de la maintenance des Mirage 2000) et de l'Escadron de Protection. Le décollage de Mirage 2000 reste bien sûr le clou du spectacle. Le calendrier de réservation des visites – car il faut bien évidemment réserver son créneau – est plein longtemps à l'avance et le personnel du bureau Relations Publiques a été renforcé pour pouvoir répondre à la demande et gérer les flux croissants de visiteurs.

Ainsi, presque tous les jours de janvier à juillet et deux fois par semaine en moyenne d'août à décembre, des groupes déambulent dans les unités de la BA 103, conduits par des membres du Bureau Visites et accueillis dans les unités par du personnel motivé pour leur parler de son métier. Une visite dure en moyenne une demi journée, et un bus rallie les différents points de rendez-vous qui se répartissent sur un terrain de 350 hectares. Certains chanceux ont même le plaisir de prendre leur déjeuner avec le personnel de la base dans le tout nouveau mess «Commandant René Mouchotte» qui propose des prix attractifs.

Le nombre de visiteurs ayant augmenté, cela pose bien sûr quelques problèmes d'accueil, surtout dans les unités de combat. En effet, les pilotes ont un rythme de travail impressionnant, enchaînant préparations de missions, missions en vol, débriefings, etc. De même que les mécaniciens de l'E.S.T.S. ou encore les fusiliers commandos. Cette prise de conscience et la volonté de résoudre très vite le problème a conduit

à la formation en 2002 d'un Bureau Visites. Celui-ci est composé de 4 personnes, militaires et civils aux horizons divers (secrétariat, mécanique, photographie), rejointes quand cela est nécessaire par un réserviste très efficace et disponible. Tous les jours, ils traitent les demandes de visites civiles et militaires, planifient les dates, contactent par téléphone les personnes concernées, tiennent compte de leur desiderata, mettent au point les circuits de visites en tenant compte de la disponibilité des unités (ce qui rend impossible la mise au point d'une visite type), coordonnent la logistique et guident les groupes. Le rythme est effréné et le personnel doit donc être très motivé. Une certaine aisance oratoire est d'ailleurs de mise puisque les membres de ce bureau sont souvent amenés à parler en public lorsqu'il s'agit de faire des briefings d'accueil ou de parler d'une unité quand un spécialiste n'est pas disponible pour le faire.

Cette évolution s'inscrit dans une démarche qualité visant à promouvoir l'image de l'Armée de l'air et de son militaire ainsi qu'à susciter des vocations chez les jeunes. Depuis la suspension du Service national en 1998, les armées ne doivent pas se retrancher dans leurs enceintes bien gardées mais doivent au contraire venir à la rencontre des Français afin d'établir une communication qui se faisait jadis lors du passage sous les drapeaux. La qualité de l'accueil lors des visites se doit donc d'être impeccable. Le Bureau Visites de la BA 103 en a fait son objectif ●

A.E.

HÉLICOPTÈRES ET MIRAGE 2000

Une mission commune : protéger le ciel

Depuis les événements malheureux du 11 septembre 2001, le monde entier a pris conscience de sa vulnérabilité et chaque pays a pris ses dispositions pour protéger son territoire national, sur terre mais aussi dans les airs. Le contexte actuel de crise irakienne a par ailleurs amené au renforcement des dispositifs de sécurité en France. Objet de toutes les attentions, Paris, capitale culturelle et économique de notre pays, pourrait au même titre que New-York faire l'objet d'attaques aériennes terroristes. Pour empêcher cela, l'alerte de défense aérienne est montée en puissance avec des escadrons d'avions de chasse et d'hélicoptères prêts à décoller à tout instant.

Dans le cadre de ce renforcement de la sécurité générale du territoire, l'escadron d'hélicoptères E.H. 03.067 «Paris» basé à Villacoublay, met en place depuis le 10 février 2003 une permanence opérationnelle de contrôle de l'activité aérienne francilienne. L'objectif est de veiller à l'intégrité du territoire de l'Île-de-France en surveillant et protégeant son espace aérien. En cas d'attaque d'aéronautique lent ennemi ou encore d'appel de détresse d'avion civil subissant des avaries, les hélicoptères Fennec du Paris se tiennent prêts à décoller pour intervenir. Cette permanence s'inscrit dans la mission habituelle de l'unité appelée «Mesures Actives de Sécurité Aérienne», dite M.A.S.A. Elle est complémentaire de la mission des deux escadrons de chasse cambrésiens ; les Fennec armés s'occupant plus particulièrement des petits avions d'aéroclubs, des hélicoptères et des U.L.M. tandis que les Mirage 2000 ont la capacité d'intercepter les avions plus rapides, les avions d'armes et de type cargo.

C'est donc tout naturellement que le Paris s'est tourné vers l'escadron 01.012 «Cambrésis» pour profiter de l'expérience des pilotes de chasse dans cette mission. Du 20 au 24 janvier 2003, 2 Fennec, 1 Alouette III, 8 pilotes, 8 mécaniciens et 2 tireurs d'élite de l'unité des Commandos Parachutistes de l'Air (C.P.A. 30) se sont déployés chez les Tigres du Cambrésis.

Au cours de cet exercice, les hélicoptères ont effectué 35 heures de vol dont des entraînements avec les gigantesques avions radars E3F (ou AWACS pour les anglosaxons). Les chasseurs ont effectué des vols en hélicoptère et les pilotes de Fennec en avion de chasse. Chacun a ainsi pu apprécier les difficultés et les spécificités d'une même mission dans des domaines de vol si différents : de 0 à 110



nœuds (0 à 200 km/h) pour les hélicoptères et plus vite pour les Mirage. Pour pousser plus loin l'entraînement, les Mirage 2000 ont profité de la présence du Paris pour se perfectionner dans leur mission d'interception d'appareils lents.

Les pilotes de Fennec ont pu observer la culture «Air Defence» et le savoir-faire des escadrons cambrésiens pour en tirer les enseignements indispensables à la mise en place et à la bonne conduite de leur permanence opérationnelle au-dessus et autour de Paris.

Aujourd'hui et plus que jamais, sachez-le, les pilotes de l'Armée de l'air veillent sur vous ●

Lt Jacques MONTAGNE, EH 03.067 "PARIS"





Capitaine DUCOURNAU, pilote et héros D'UN SAUVETAGE PÉRILLEUX

La mission de «MASA», mesures actives de sûreté aérienne, est pour le pilote de défense aérienne la mission opérationnelle principale qui s'effectue dès le temps de paix.

Elle consiste à effectuer des mesures de renseignement (afin d'identifier un avion douteux), des mesures de contrainte (pour obliger un avion à modifier sa route ou son lieu d'atterrissage), ou des missions d'assistance en vol, afin d'aider un avion en détresse.

Dans les escadrons de chasse, l'entraînement des pilotes à cette mission est régulier et s'effectue au travers de scénarii plausibles et réalistes. Une fois «apte MASA», les pilotes tiennent l'Alerte de Défense aérienne (ADA) plus communément connue sous le nom de Permanence Opérationnelle (PO).

Une équipe de mécaniciens de l'escadron 2/12 de Cambrai, le Lt Ramon et moi-même sommes en place depuis le jeudi 27 février 2003 sur la base de Creil. Aux ordres du CCOA (Centre de Conduite des Opérations Aériennes) de Taverny les décollages s'enchaînent.

Cependant, ce samedi 1^{er} mars, la mission sort de l'ordinaire.

Creil, 6 heures du matin, samedi 1^{er} mars ; je sirote tranquillement mon café dans le local d'alerte toujours en «15 minutes». Dans moins d'une heure, je dois assurer l'alerte journalière en 7 minutes. L'équipe de mécaniciens se prépare tranquillement. La météo est médiocre. Dans moins d'une heure, j'aurai à mettre en pratique des années d'entraînement.

6 heures 30 ; le directeur des vols de Creil nous demande de passer en «7 minutes». L'équipe s'active pour préparer les deux Mirage 2000 C RDI.

6 heures 40 ; le klaxon du «scramble» retentit. C'est le «rush» vers l'avion «live». Moins de 7 minutes plus tard, je décolle et monte directement à 10 000 mètres en direction du sud ouest. La vitesse est stable à 0.9 de mach, environ 15 kilomètres par minute.

La voix du contrôleur militaire de Raki (Centre de Contrôle de Cinq Mars la Pile) résonne déjà dans les écouteurs : «vous avez décollé pour effectuer une mission d'assistance en vol au profit d'un avion léger en détresse». Je me surprends à parler tout seul à voix haute dans l'avion : «ça ne va pas être facile !». Il fait toujours nuit, il ne fait pas beau. L'avion en détresse ne peut voler qu'à vue et il est piégé à 1200 mètres d'altitude entre deux couches nuageuses.

Une douzaine de minutes après le décollage, je rassemble un Cessna 152 Britannique et entre immédiatement en contact radio avec lui sur la fréquence détresse 121.5. Sa vitesse maximale est de 100 Kt (180 Km/h). Je ne peux pas stabiliser à ses côtés. Je vole à 130 Kt (240 Km/h), vitesse très basse pour un avion de chasse évoluant en utilisations normales, 3 à 5 fois vite. Le Mirage est instable, le pilotage est délicat. Le moteur est énormément sollicité. Je zigzague donc autour du petit appareil, tout en continuant à le guider par radio. Je dois le poser sur la base aérienne de Tours.

Le jour commence à se lever. Nous nous dirigeons vers une trouée dans les nuages légèrement au nord de notre position. La météo ne me semble pas bonne vers le sud. Nous descendons à 300 Ft (100 mètres) au dessus du sol. Vers le sud, les nuages descendent encore plus bas. Le contrôleur de Tours m'annonce une détérioration des conditions météorologiques sur son terrain avec actuellement une base des nuages à 300 Ft. Se rendre à Tours compromet maintenant la sécurité du Cessna.

La décision de poser l'aéronef en détresse sur la base aérienne d'Orléans Bricy est prise, en accord avec le contrôleur de défense aérienne de Raki. La plateforme était fermée ce matin là, mais les contrôleurs d'approche d'Orléans ont très vite réagi pour ouvrir leur terrain. La base des nuages y est de 500 Ft (à 150 mètres du sol), ce qui est toujours 50 mètres de gagner par rapport à Tours. De plus, la météo me semble meilleure vers le nord où j'espère trouver une trouée assez large dans les nuages afin de faire descendre le Cessna. L'avion de tourisme arrive à court de carburant. Orléans est sa dernière chance.

Nous nous dirigeons vers Orléans à 1500 Ft sol (500 mètres). Je tente de rassurer le pilote anglais en lui donnant en permanence des caps, des altitudes à tenir et la distance du terrain de destination.

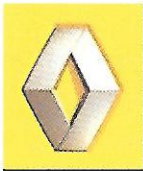
10 kilomètres dans le sud ouest du terrain, la trouée dans les nuages, tant espérée, permet au Cessna de descendre à 120 mètres sol. Il a enfin un visuel du sol et continue son vol sous les stratus.

Je poursuis le guidage radio. A 3 kilomètres des installations, le pilote anglais m'annonce le visuel de la piste. En accord avec le contrôleur, nous le posons en piste 07.

Je me pose également à Orléans, soulagé d'avoir réussi cette mission. L'équipage est sain et sauf et j'éprouve un grand plaisir à serrer les mains du pilote britannique et de sa compagne.

La tension a été extrême pour tous les acteurs de ce sauvetage qu'ils soient au sol ou en vol. Chacun a tenu avec efficacité son rôle dans la chaîne de défense aérienne. Le dénouement heureux de cette mission est le résultat d'un travail d'équipe et n'est pas dû uniquement à l'action individuel d'un élément ●

Cne Jean-Philippe Ducournau,
Escadron de chasse 2/12 Picardie



RENAULT CAMBRAI

**VENEZ L'ESSAYER
CHEZ VOTRE CONCESSIONNAIRE**



**200, Route de Solesmes
Tél. : 03 27 82 96 96**

DEME N A G E M E N T S

FAILLE



A votre service sur le Cambrésis

FRANCE - ETRANGER

Déménageurs spécialisés

CIVILS ET MILITAIRES

Garde meubles

Devis gratuit

47^{ter} rue des Rôtisseurs 59400 CAMBRAI

03 27 81 32 46

Fax : 03 27 81 31 31



Lesot

- Electricité haute et basse tension
- Automatisation
- Régulation
- Vol - Incendie
- Environnement de l'ordinateur
- Groupe de secours
- Chauffage électrique - Ventilation
- Climatisation
- Eclairage Public
- Sonorisation - Signalisation

Siège social :

19 rue René Cassin — B.P. 141
Z.A. des Chemins Croisés
62054 SAINT-LAURENT-BLANGY CEDEX
Tél. : () 321 215 200
Fax : () 321 215 201

Agences Nord :

56 rue Pasteur
59239 THUMERIES
Tél. : () 320 904 000
Fax : () 320 904 001

74 rue de Valenciennes
59230 SAINT-AMAND-LES-EAUX
Tél. : () 327 333 200
Fax : () 327 337 201

Agence Pas-de-Calais :

Rue Delbecque
62660 BEUVRY
Tél. : () 321 617 200
Fax : () 321 617 201



**L'INDUSTRIELLE DE CHAUFFAGE
ENTREPRISE**

**Génie Climatique
Thermique Industrielle
Plomberie
Electricité - Automatisation - GTC**

Siège Social

Immeuble ATLANTIC - 361, Avenue du Général de Gaulle
92147 CLAMART CEDEX
Tél. : 01.46.01.28.00 - Fax : 01.46.01.01.22

Agence Le Bourget

6-8, Av. de la Division Leclerc - 93350 LE BOURGET
Tél. : 01.48.37.91.22 - Fax : 01.48.37.20.53



Rencontre DES TIGRES de l'Otan en JUN 2003



C'est le 19 juillet 1961, sur la base américaine de Woodbridge en Angleterre qu'eut lieu la première rencontre des TIGRES de l'OTAN. Ce félin aux redoutables qualités de chasseur était, à l'époque l'emblème du 79th Tactical Fighter Squadron des US, du 74 Squadron de la Royal Air Force et de l'escadron 1:12 Cambrésis de l'Armée de l'air.

M. Pierre Messmer, alors ministre de la défense avait souhaité voir s'approfondir les relations inter alliées au sein de l'OTAN dans le but d'établir un climat de coopération militaire affirmé. C'est pour répondre à cette volonté que fut organisée cette première rencontre.

Le TIGER MEET a un but essentiellement tactique. Profitant ainsi de nombreux escadrons présents, volant sur des appareils différents et venant de divers pays, il est recherché le meilleur esprit de corps et l'amélioration de la connaissance mutuelle tant dans les méthodes de travail qu'au niveau des matériels utilisés.

Ceci est concrétisé par de nombreuses activités traditionnelles au sol et par une activité aérienne soutenue dont l'importance est depuis plusieurs années le souci principal (d'anciens "tigres" venant d'horizons divers sont là pour en rappeler les règles).

Le TIGER MEET est sanctionné par un trophée : le TIGRE D'ARGENT remis pour un an à l'escadron qui s'est le plus distingué dans tous les domaines et remis à la suite d'un vote secret de toutes les unités participantes.

Le TIGER MEET est donc une manifestation sans équivalent puisque les traditions communes et l'émulation réciproque créent des liens beaucoup plus forts que ceux rencontrés lors d'un échange traditionnel d'escadrons.

Le mois de juin 2003 verra débarquer la descendance de ces pionniers sur la base de Cambrai.

La famille s'est bien agrandie puisqu'on ne compte désormais pas moins d'une vingtaine de nations invitées et de trente escadrons participants.

Le principe du Tiger Meet est resté conforme à la volonté originale, c'est à dire exercices tactiques communs et développement de la fraternité.

Chaque jour verra décoller une cinquantaine d'appareils à destination de contrées hostiles symbolisées par la moitié sud de la France. Les missions auront pour objectifs la pénétration des lignes ennemies et la destruction d'objectifs stratégiques.

Il n'est d'échange culturel sans évènement festif, aussi, chaque soirée illustrera l'une des traditions mise en place au fil des ans. Ainsi auront lieu des soirées de gala, internationales, de sketches et autres «Tiger Games»; et ce sur des sites aussi différents que la BA 103, l'Abbaye de Vaucelles ou le Port de Cantimpré.

Attendant près de 700 personnes, l'équipe «organisation» fonctionne à plein régime et l'ensemble du personnel de la base aérienne est un précieux soutien à l'évènement majeur qui se prépare.

Au nom des tigres de tous pays : Merci ●





Embraer

MIRAGE 2000

94



AMD BA







Siège éjectable SEMMB Martin Baker MKF 10Q (sous licence Hispano-Suiza. Type zéro-zéro). Altitude et vitesse nulle jusqu'à 1150 km/h. Accélération à l'éjection de 16 g

Perche de ravitaillement

De conception modulaire (12 modules interchangeables), le turboréacteur SNECMA M53 P2 est un propulseur monocorps double flux. Sa régulation numérique lui assure un domaine de vol très étendu.

Masse.....1,4 t

Température sortie de chambre.....1250° C

Radars Doppler à Impulsions (RDI) de Thomson CSF. Ce radar à hautes fréquences de récurrence, optimisé pour la défense aérienne, affiche une portée supérieure à 70 Nm, une capacité «Look down-shoot down» totale et air-sol en mission secondaire

LE MIRAGE 2000C RDI présentation

FICHE TECHNIQUE

Date de premier vol :

10 mars 1978

Date de mise en service dans l'Armée de l'air :
été 1983

Envergure : 9,10 m

Hauteur : 5,20 m

Longueur : 14,60 m

Masse à vide équipé : 7,6 t

Masse maximale au décollage : 16,5 t

Emport carburant : interne : 3950 l
maxi : 8000 l

Capacité de ravitaillement en vol : oui

Type de propulseur :
réacteur SNECMA M53 P2

Poussée avec PC : 9,7 t

Plafond opérationnel : 18000 m

Vitesse maximale : Mach 2,2 = 2400 km/h

Caractéristiques particulières :
radar RDI avec capacité «look down-shoot down», contre-mesures électroniques intégrées, commandes de vol électriques, pilote automatique et centrale inertielle

Equipage : 1 pilote

Constructeur : Dassault Aviation

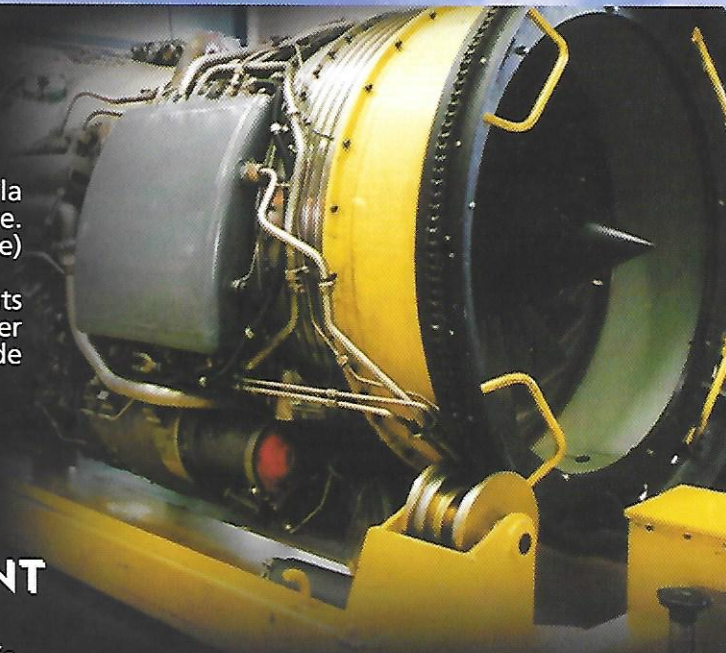


DURÉES DES MISSIONS ET RAVITAILLEMENT EN VOL

Le Mirage 2000 est approvisionné de 4,150T de kérozène à la mise en route. Une mission dure en moyenne 1 heure. Certaines peuvent aller de 20 minutes (combat supersonique) à plus de 2 heures sans ravitaillement.

Certains vols peuvent atteindre 7 heures. 3 à 4 ravitaillements sont alors nécessaires. Ils se produisent lorsqu'il s'agit de rester longtemps dans la zone de combat ou de défense ou lors de convoyage d'autres avions.

Débit de ravitaillement en vol : 500 kilo/min.
Il faut donc 5 à 6 minutes pour faire un plein.



LE RÉACTEUR : PRINCIPE DE FONCTIONNEMENT

- 1 : L'air rentre,
- 2 : Le compresseur tourne et comprime l'air, donc le chauffe,
- 3 : L'air chaud entre dans la chambre de combustion où l'on injecte du carburant qui s'enflamme spontanément du fait de la chaleur,
- 4 : La combustion libère de l'énergie,
- 5 : L'énergie est récupérée sous 2 formes : la poussée et la mise en rotation d'une turbine,
- 6 : La turbine entraîne le compresseur et le cycle continue.

La post-combustion (PC) permet, par l'addition supplémentaire de carburant derrière la turbine, d'augmenter considérablement la vitesse de l'air éjecté, et donc la poussée.

L'ARMEMENT

~ 2 missiles air-air électromagnétiques Super 530 D : le radar du Mirage 2000 C éclaire la cible afin que le missile reçoive les informations nécessaires concernant la vitesse et la distance de sa cible. C'est donc un missile semi-actif.

~ 2 missiles air-air-infrarouges Magic II : missile de courte portée et donc de combat rapproché (maximum : 20 km). Missile à auto-directeur infra-rouge, c'est-à-dire que la tête du missile accroche sur la chaleur de la cible et le guide vers celle-ci.

~ 2 canons 30 mm

= Configuration de Défense Aérienne



Légende?

ABRÉVIATION UTILES DANS L'ARMÉE DE L'AIR

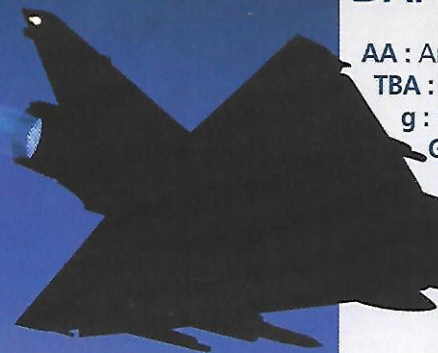
- AA : Armée de l'air
- TBA : Très Basse Altitude
- g : Unité d'accélération
- GPS : Global Positioning System
- HA : Haute Altitude
- ILS : Instrument Landing System
- IR : Infra rouge
- EM : Electro Magnétique
- kt : knot (nœud)

(1kt = 1Nm/heure = 1,8 km/h)

- Mach : rapport d'une vitesse à celle du son
- MASA : Mesures Actives de Sécurité Aérienne
- Nm : Nautical Mile
- (1mile nautique = 1852 mètres)
- PC : Postcombustion
- RDI : Radar Doppler à impulsions
- RDY : Radar Doppler Multicibles
- RESCO : Recherche et Sauvetage au Combat
- TACAN : Tactical Air Navigation
- VHF-UHF-HF : Very-Ultra-High Frequency
- VOR : Visual Omni-directional Range

L'ALERTE DE DÉFENSE AÉRIENNE

En permanence, en France, des équipes de 5 mécaniciens, 2 pilotes et 2 avions armés se tiennent prêts à décoller en 7 et 15 minutes pour intercepter des avions hostiles ou secourir des aéronefs en difficulté. Une assistance peut également être apportée ponctuellement aux services de la douane française.



LA MAINTENANCE AÉRONAUTIQUE DES AVIONS DE CHASSE

Dans les airs, le Mirage 2000 subit de fortes contraintes à la fois mécaniques et thermiques. Quelle que soit la vitesse à laquelle il vole, il subit en effet des déformations, criques ou casses tandis que les matériaux sont constamment soumis à des variations de températures brusques et importantes qui altèrent leur nature. L'avion est également soumis à l'usure due au temps et à la corrosion, ce qui justifie l'importante maintenance corrective afin de ralentir ce vieillissement. En outre, la nécessité d'avoir une disponibilité minimale en avions de combat, c'est-à-dire d'avoir tous les jours un nombre précis d'avions capables de voler, impose une maintenance préventive adaptée.



Il existe 3 niveaux de maintenance aéronautique. Celle de niveau 1 s'effectue en escadron, la seconde à l'Escadron de Soutien Technique Spécialisé (E.S.T.S.) de la base aérienne et le troisième chez les constructeurs et industriels. Le niveau d'intervention technique 1 (NTI 1) effectué en escadron regroupe les opérations de maintenance de courte durée et de faible profondeur dans le cadre des visites journalières, hebdomadaires et d'avant et après vol. C'est également en escadron qu'ont lieu les dépannages légers.

Le NTI 2 en E.S.T.S. consiste en des interventions importantes de régénération du potentiel nécessitant des moyens de maintenance adaptés comme des bancs d'essai de réacteur et de l'outillage spécifique. Le NTI 3 chez l'industriel ou dans les ateliers de la Direction Générale de l'armement et autres établissements de révision, rénovation et reconstruction est équipé des moyens adaptés aux opérations de maintenance lourde.

Le Mirage 2000 étant une structure complexe, les mécaniciens interviennent chacun dans le cadre de leur spécialité et celles-ci sont nombreuses et très pointues : radar, hydraulique, armurerie, mécanique structure, électricité, entretien des sièges éjectables, contrôle non destructif, moteur, entretien des matériels de servitude, etc. (cf encadré sur les formations). Tout ce petit monde s'active au quotidien pour rendre l'avion le plus sûr possible. Sachez qu'une seule heure de vol demande 16 heures de maintenance pure et que cela atteint les 30 heures lorsqu'on y intègre l'instruction du personnel, le travail de documentation et l'ensemble des contraintes de ravitaillement.

Le Mirage 2000 est donc véritablement «chouchouté», ce qui permet de le rendre fiable en vol et de prolonger sa durée de vie. Les pilotes, ayant toute confiance en leurs mécaniciens, partent ainsi en vol l'esprit tranquille ●

LA MAINTENANCE AÉRONAUTIQUE EN QUELQUES CHIFFRES

Tous les 3 ans et 4 mois (ou 900 heures de vol), le Mirage 2000 subit une visite méticuleuse communément appelée «V.P.».

Tous les 10 ans (ou 2700 heures de vol), c'est la grande visite appelée «G.V.»

220 000 heures de maintenance ont été effectuées sur les Mirage 2000 de Cambrai en 2002.

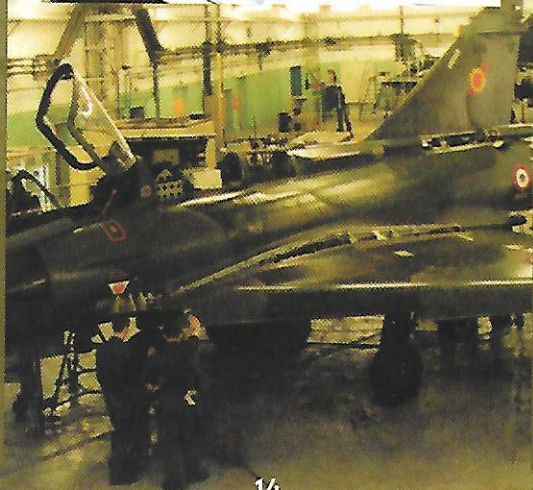
200 poses et déposes de réacteurs ont été réalisées durant cette même année.

2000 pannes ont été traitées.

35 - C'est le nombre d'interventions de mécaniciens de l'E.S.T.S. faites à l'extérieur de la base.

6000 - C'est le nombre de sorties avion effectuées sur site l'année dernière environ

7000 heures de vol ont été totalisées par nos pilotes en une année.



SOUS-OFFICIERS MECANICIENS SPECIALITES AVIONS ET FORMATION

Spécialité «Aéronefs et vecteurs»

- Mécanicien cellule hydraulique
32 semaines à Rochefort
- Mécanicien des systèmes de propulsion
24 semaines à Rochefort
- Mécanicien sur la structure des aéronefs
25 semaines à Rochefort

Spécialité «Systèmes et matériels électroniques»

- Mécanicien avionique
41 semaines à Rochefort
- Mécanicien équipements de bord électroniques
33 semaines à Rochefort
- Mécanicien systèmes de détection
36 semaines à Rochefort
- Mécanicien systèmes de télécommunication
34 semaines à Rochefort

Spécialité «Armement»

- Mécanicien armement opérationnel
18 semaines à Rochefort



PORTRAIT D'UN MECANICIEN AVION

INTERVIEW DU SERGENT CHEF
SOKOLOWSKY (EC 02.012)

A QUEL AGE ETES-VOUS ENTRE DANS L'ARMEE DE L'AIR ?

J'y suis rentré à 22 ans avec un Bac +2. Cela me paraît un peu tard étant donné que la limite d'âge pour entrer dans l'Armée de l'air est de 23 ans.

AVEZ-VOUS TOUT DE SUITE VOULU ETRE MECANICIEN AERONAUTIQUE ?

Avant de m'engager non. C'est après les tests qu'il faut passer (psychologie, anglais, français, mathématiques et physiques sous forme de QCM)

et selon les résultats que mes instructeurs m'ont orienté vers cette spécialité.

Après être allé à Nîmes en formation je savais que je voulais être mécanicien aéronautique. Cela m'a permis de ne pas rester enfermé dans un bureau et aussi d'être perpétuellement en contact avec l'aviation.

OU SE SITUE L'ECOLE ?

A mon époque, la formation débutait à Nîmes. On passait un CAM (Certificat d'Aptitude Militaire), puis on attendait notre départ pour Rochefort afin d'avoir une spécialité mécanique et technique. Maintenant, tout se passe à Rochefort avec des stages de durée variable selon la spécialité.

COMBIEN DE TEMPS A DURE VOTRE FORMATION EN ECOLE ?

A Rochefort, la formation se faisait sur une période de 1 an et l'affectation en fonction d'un classement et des places disponibles.

Il faut savoir qu'à partir de l'âge de 16 ans, la formation pouvait aussi se faire aux Arpettes de Sainte (à la place de Nîmes). Je pense que d'être formé à l'âge de 16 ans est un gain de temps que l'on ne peut pas négliger, surtout que l'Armée de l'air nous donne la possibilité de passer son baccalauréat tout en suivant un cursus militaire.

QUELS ENSEIGNEMENTS AVEZ-VOUS SUIVI LA-BAS ?

A Nîmes, c'était surtout une formation militaire de base, c'est-à-dire que l'on faisait beaucoup de sport, de parcours du combattant, on apprenait le maniement des armes, les classes militaires, J'en garde de très bons souvenirs, sûrement les meilleurs. On apprend vraiment à vivre en communauté, l'entraide et le respect de l'autre étant des piliers nécessaires à chaque instant et tout au long de sa vie. On nous apprend ce qu'est une véritable équipe et on en ressort forcément enrichi.

En revanche à Rochefort, c'était beaucoup plus scolaire, on se spécialisait en mécanique mais toujours de manière générale. En fait, il y a un tronc commun, valable pour

toutes les bases aériennes de France.

On y enseigne toutes les techniques de maintenance des avions de l'Armée de l'air.

VOTRE FORMATION S'EST POURSUIVIE EN UNITE. POUVEZ-VOUS NOUS DECRIRE LA PERIODE DE PARRAINAGE ?

En général, il y a deux parrains : un titulaire et un remplaçant.

Ils sont nécessaires à l'apprentissage bien que l'on peut tout aussi bien apprendre avec des autres personnes. Ils guident le filleul dans la vie de tous les jours, aussi bien technique que militaire, en général pendant 6 mois. Ainsi, ils sont à son écoute pour tout : problèmes techniques, problèmes d'ordre familial ou privé.

Notre but est d'appliquer les cartes de travail : ce sont des documents spécifiques qui nous donnent la marche à suivre pour toutes les opérations sur aéronef. Tout y est décrit, comme le matériel et les ingrédients utilisés, ce qu'il faut faire de manière ordonnée, ... Ces cartes de travail nous permettent d'éviter entre autre une erreur humaine, un oubli ou une mauvaise manipulation à des fins sécuritaires et techniques. De ce fait, un jeune qui ne connaît pas l'avion peut aisément travailler dessus grâce aux cartes de travail et avec l'aide de ses parrains.

COMMENT S'ORGANISE VOTRE FORMATION CONTINUE ? (stages, BS, etc...)

De par l'enseignement général de Rochefort, on apprend à chaque fois que l'on est affecté sur une base. En fait, dans chaque base, il y a des avions différents, donc des spécialités différentes.

Ensuite, il y a divers stages et de durées multiples. Ils ne sont ni répétitifs ni identiques.

L'EETIS est une unité d'une base qui est créée pour faire connaître toutes les spécificités de l'avion au personnel concerné. Elle vient donc en complément de la formation que l'on reçoit à Rochefort (qui est générale). Etant donné que chaque avion est différent, cela nécessite d'être dirigé vers une formation aux Eetis correspondants. Par exemple, pour pouvoir travailler sur un Mirage 2000, il faut être formé à l'Eetis de Dijon.

En ce qui me concerne, je suis parti récemment en stage aérotransport à Reims d'une durée de 5 jours.

QUELLE EST VOTRE SPECIALITE ?

Dans le métier mécanicien avion, il y a différentes spécialités : les armuriers (PETAF), la cellule hydraulique (comprenant le service entretien retouche et le service piste), le système de navigation artificiel (SNA), les électriciens et les servitudes (électro-techniciens et mécaniciens sol).

Moi je suis au service entretien retouche.

Encore une fois, quelqu'un qui est au service entretien retouche peut très bien être pistard. Tout est relativement lié.

VOYAGEZ-VOUS BEAUCOUP DANS LE CADRE DE VOTRE TRAVAIL ?

C'est très variable : par exemple, sur une période de 8 mois je suis parti 6 mois alors pendant une année je n'ai pas voyagé.

On se rend partout en France mais aussi à l'étranger. Je suis allé en Angleterre, en Ecosse, en Italie, en Arabie, en Belgique, à Djibouti, ...

C'est un travail où l'on ne s'ennuie pas et c'est ça qui me plaît ●



**ELECTROMENAGER
ARTS DE LA TABLE
CADEAUX
LISTES DE MARIAGE
SERVICE APRES VENTE**

**54-56 rue des Rôtisseurs
CAMBRAI
03 27 78 22 26**

Les métiers du Transport et de la Logistique

Avec le SEFI,
facilitez-vous
l'emploi !

Avec l'AFT.IFTIM, leader
européen de la formation
Transport et Logistique,
devenez:

• **TECHNICIEN SUPERIEUR
EN METHODES ET EXPLOITATION
LOGISTIQUE - Niveau III/BAC+2**

ou formez-vous aux métiers de :

- **AGENT MAGASINIER**
(Tenue de Stocks) - Niveau V/BEP
- **CONDUCTEUR ROUTIER**
Marchandises ou Voyageurs (T.P.)

Pour plus de renseignements,
appelez vite le

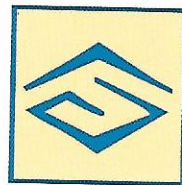
N° Indigo 0 825 882 882

0,15 € TTC/ mn

www.aft-iftim.com

Une formation adaptée,
c'est un emploi assuré !

AFT-IFTIM
La formation transport logistique



société nationale immobilière



La Société Nationale Immobilière (SNI) gère
près de 80 000 logements sur l'ensemble de
la France, dont 60% sont loués aux personnels
de la Défense.

Elle propose de vous accueillir sur la ville
de CAMBRAI, vous et votre famille, dans des
appartements confortables du studio au type
6 duplex, à des niveaux de loyers très
compétitifs, à 5 minutes du centre ville et
à proximité des établissements scolaires et
des commerces.

*Madame Lydie THUILOT, représentant la SNI au sein de notre résidence,
s'efforcera de vous apporter toute satisfaction dans vos recherches.*

N'hésitez pas à la contacter au : **03 27 83 36 71**



LE SIMULATEUR DE VOL

Un véritable outil de perfectionnement des techniques de pilotage.

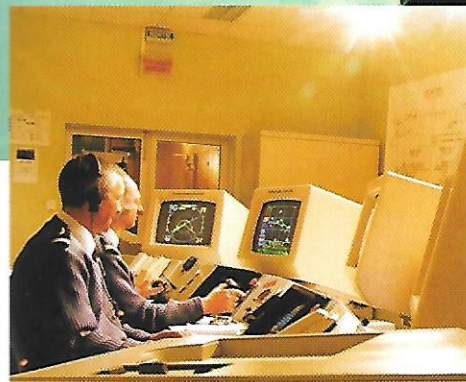
Effectuer une mission de défense aérienne sans quitter le sol, c'est possible avec le simulateur de vol Mirage 2000 de la BA 103. Rigoureusement conforme à un avion en termes de commandes, d'instruments de vols, d'équipements auxiliaires, etc..., celui-ci permet de restituer tous les paramètres d'une mission et offre une reconstitution très fine du comportement de l'aéronef et de son environnement par le biais d'images artificielles et panoramiques créées par ordinateur et projetées sur un écran sphérique. Les pilotes s'entraînent régulièrement sur ce simulateur conçu par Thomson, tant au cours de leur apprentissage de l'avion que de celui de la mission de défense aérienne.

Parce que les systèmes d'armes aériens sont complexes et par souci de sécurité du pilote et des matériels, l'entraînement sur simulateur permet de se familiariser sans le moindre risque avec l'avion que le pilote apprend à maîtriser au fur et à mesure de ses qualifications. L'apprentissage est abordé sous la forme de la répétition et de la remise en question régulière, notamment par la multiplication des simulations de pannes diverses (panne au décollage, problème au train d'atterrissage, panne réacteur, etc.). En effet, de l'habitude naît bien souvent l'expertise (et non l'ennui !) et puisqu'une panne peut se produire à tout moment en vol, il faut bien s'y préparer pour mieux la gérer. Ainsi, le minimum à effectuer sur simulateur pour une jeune pilote est de 4 séances par mois. Un pilote confirmé doit quant à lui s'y exercer au moins une fois par mois. Evidemment, même si le voile noir dû à la perte visuelle est simulé par un écran noir, le simulateur ne peut reproduire toutes les contraintes physiques et psychologiques d'un vol réel en Mirage 2000, mais il permet une acquisition durable d'automatismes et une économie significative d'heures de vol. Le simulateur est utilisé 1600 heures par an. Par ailleurs, l'absence de prise de risque pour le pilote lui permet de ne penser qu'aux procédures et à l'utilisation du système d'armes.

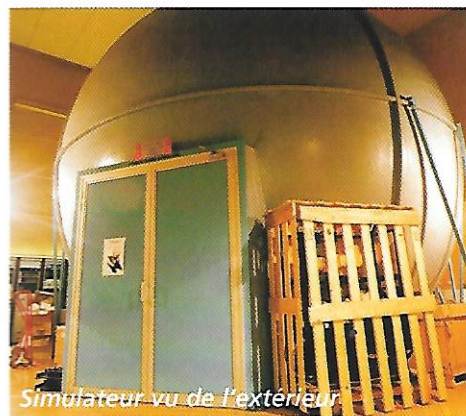
Au départ créé pour la simulation de panne, les scénarii ont été multipliés pour permettre de s'entraîner à d'autres missions telles l'attaque au sol, l'interception d'avions amis et ennemis ou encore les missions tactiques de pénétration. Le simulateur de Cambrai reproduit fidèlement le paysage plat du Nord de la France ainsi que les conditions météorologiques très changeantes dans cette région. Le moniteur, derrière ses écrans, gère la mission et injecte les paramètres actifs, cibles, menaces. Le vol simulé est entièrement enregistré et la visualisation du film permet un débriefing entre le pilote et son moniteur.

Les pilotes prennent très au sérieux leur formation sur simulateur et reconnaissent volontiers que ce qui manque par rapport à un vol réel c'est le stress et les contraintes physiques dues aux facteurs de charge. Tout repose sur le visuel, paramètre très important dans le métier de pilote. Sachez par ailleurs que les pilotes passent une fois par an leur «carte» sur simulateur, ce qui consiste en un test dont la réussite conditionne l'autorisation de continuer à voler ●

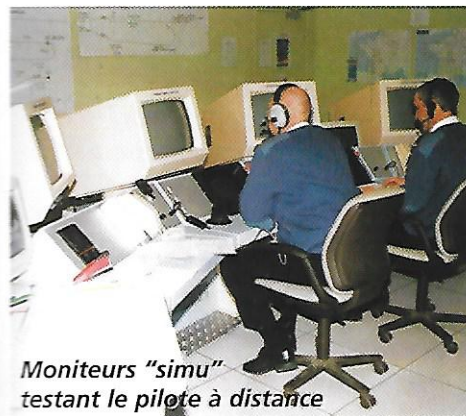
A.E.



Salle "calculateurs" du simulateur



Simulateur vu de l'extérieur



Moniteurs "simu" testant le pilote à distance



LES «QUALIFS» D'UN PILOTE DE CHASSE

On ne devient pas pilote de chasse en un jour. La difficulté du métier d'officier pilote, la complexité du pilotage pur de l'avion ainsi que la maîtrise totale des missions à un ou plusieurs avions requièrent une longue formation en école et en unité, tant dans le domaine technique, scientifique que psychologique. Pour devenir pilote, il faut «avoir la foi» comme le répètent souvent certains d'entre eux.

Mais ne vous découragez pas, rien n'est impossible et insurmontable. La motivation est un moteur efficace qui permet de se dépasser et de réaliser son rêve : celui de voler dans un avion d'arme. La passion du vol et le plaisir éprouvé aux commandes d'un Mirage 2000 font souvent oublier au pilote le fastidieux parcours qu'il a dû suivre avant d'être au top. Nous vous présentons ce cursus de qualification étape par étape.

Deux voies permettent d'accéder au métier de pilote de chasse :

- L'Ecole de l'Air, accessible sur concours au niveau Math Spé. Cette voie forme des officiers ingénieurs qui pourront, au cours de leur carrière, progresser dans la hiérarchie militaire et assurer de plus hautes responsabilités de commandement et décisionnelles.
- Les Officiers Sous Contrat (O.S.C.). Le recrutement s'effectue sur concours au niveau Baccalauréat, sous réserve d'aptitude médicale et psychologique et en fonction d'un test de sélection en vol. La durée totale des contrats les limitant au grade de Capitaine mais la réussite à un concours interne leur permet d'accéder aux mêmes responsabilités que leurs collègues passés par l'Ecole de l'Air.

Les élèves de l'Ecole de l'Air passent 3 ans en école, les O.S.C. passent quant à eux 6 mois au Centre Spécial de Formation des Officiers de Salon de Provence.

Avant d'arriver au 01.012 ou au 02.012, voici les étapes par lesquelles un élève pilote doit passer :

- L'élève pilote passe par Cognac (vols sur Epsilon) et Salon de Provence (vols sur Tucano) pendant 8 mois.
- Puis il part pour 7 mois à Tours (vols sur Alphajet) où, s'il réussit, il devient officiellement pilote de chasse. C'est le tant espéré «macaronage».
- A l'issue de Tours, il s'en va pour 5 mois à Cazaux (entraînement au tir sur Alphajet).
- Et part ensuite à Montpellier pour y passer la C.P.L.I.R. (brevet de pilote de ligne) pendant 8 mois.

Affecté à Cambrai, voilà ce qui lui reste encore à faire :

- Il obtient alors la qualif' de Pilote de Combat.
- Encore un passage à Orange à l'escadron 02.005 pour la transformation initiale sur Mirage 2000.
- Puis retour à l'escadron où il est affecté pour y préparer la qualif' de Pilote de Combat Opérationnel. Cette qualif' le rend apte à monter l'Alerte de Défense Aérienne, à ravitailler de jour comme de nuit (apte F.A.E.) ainsi qu'à effectuer la mission principale en équipier.
- 14 mois après, il lui faut passer la qualif' de Sous-Chef de Patrouille. Il est alors apte à leader une patrouille légère de 2 avions dans tous types de missions.
- 14 mois après, vient l'heure de devenir Chef de Patrouille qui donne l'aptitude au pilote de leader une patrouille simple de 4 avions dans tous types de missions.
- Pour certains, 14 mois après la consécration de Chef de Patrouille, vient celle de Chef de Mission qui permet au pilote de «monter de grosses missions» sans limitation du nombre d'avions.

Au total, presque 6 ans de formation pour atteindre la qualif' de Chef de Patrouille. C'est ce qu'on appelle une «formation continue», n'est-ce pas ?

LA TENUE DE VOL EN MIRAGE 2000

• LE GILET

En situation extrême il se gonfle et sert de gilet de sauvetage. Muni de multiples poches, il constitue un véritable kit de survie composé notamment d'un couteau, d'un stylo lance-fusée et d'une balise radio.



Briefing avant 1 vol



Pilotes dans salle des opérations

• LA COMBINAISON DE VOL ET GANTS

De couleur kaki dans nos régions ou sable dans les pays chauds, elle est traitée pour résister au feu. Dotée de nombreuses poches, sans bouton, elle est très fonctionnelle. Sur les manches, les pilotes accrochent les patches symbolisant leur unité d'appartenance, leur surnom et autres signes distinctifs. Sur la BA 103, les pilotes de l'EC 01.012 arborent des écussons au motif tigré tandis que l'EC 02.012 est symbolisé par des oiseaux au plumage coloré.

• LES SOUS-VÊTEMENTS DE VOL

Caleçon long et sous-pull complètent la tenue et permettent de supporter les températures très basses du cockpit lorsque l'avion vole à très haute altitude. Ils protègent contre le feu.

• LES CHAUSSURES DE VOL

Très confortables et très chaudes, elles sont aussi très pratiques car les fermetures éclair sur les côtés évitent au pilote un laçage et délaçage fastidieux.

• LE CASQUE

Équipé d'un micro et d'écouteurs, le casque est également muni d'un masque à oxygène qui alimente le pilote à haute altitude. Une visière pare-soleil peut être rabattue sur la visière transparente.

• LE PANTALON ANTI-G

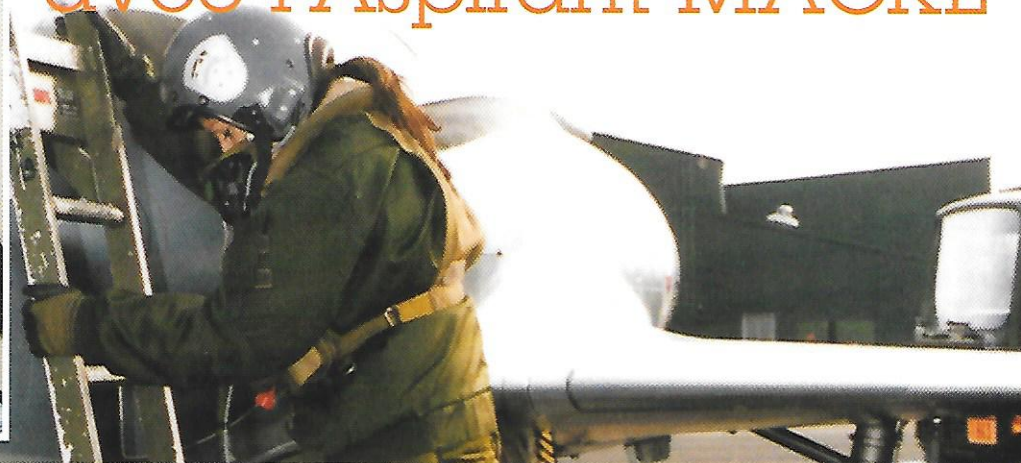
Gonflable, il permet de limiter l'afflux de sang vers le bas du corps. Ce pantalon comprend aussi un bloc-notes qui permet au pilote d'inscrire au crayon gras des données relatives au vol.





Rencontre

avec l'Aspirant MACKÉ



Arrivée sur la Base aérienne de Cambrai en septembre 2002, Marie est actuellement en phase d'apprentissage de la mission de défense aérienne de son avion, le Mirage 2000 C RDI. Cela lui prend tout son temps et son énergie, puisqu'elle multiplie les vols et les missions d'entraînement, mais elle a malgré tout bien voulu se prêter à notre jeu de questions-réponses. Voici pêle-mêle ses impressions sur son avion, son métier, ses relations avec ses collègues, etc.

Quels avions et escadrons avez-vous déjà expérimentés depuis votre entrée dans l'Armée de l'air ?

M-M : « Il y a en eu beaucoup ! Rien d'anormal à tout cela puisque notre formation de pilote se fait sur différents types d'appareils tous stationnés sur des bases aériennes différentes. On débute sur l'Epsilon à Cognac, qui est un avion à hélice, puis on passe sur Tucano à Salon-de-Provence pour se former ensuite sur Alphajet à Tours et à Cazaux. C'est à Orange que j'ai découvert pour la première fois le Mirage 2000 C RDI. J'y ai effectué ma formation initiale, c'est-à-dire ma formation au pilotage de cet avion. Mon apprentissage du vol s'est donc faite crescendo en passant sur différents aéronefs toujours plus puissants. Depuis que je suis à Cambrai, je suis formée à la mission en tant que telle, celle de défense aérienne (la «D.A») qui incombe aux Mirage 2000 de Cambrai. »

Cambrai côté avion : pouvez-vous nous décrire le Mirage 2000 et les sensations que vous avez à ses commandes ?

M-M : « Le Mirage 2000 est un avion très sain, très agréable à piloter, et ceci dans toutes les phases de vol. Aux commandes, on se sent en confiance et l'on a conscience de ses grandes performances en tant qu'avion de combat. Le piloter est un plaisir, il n'y a pas d'autres mots. »

Cambrai côté escadron : qu'est-ce qui vous plaît dans la vie de cette unité opérationnelle ?

M-M : « Le 02.012 «Picardie» est un escadron qui sait très bien marier professionnalisme et bonne ambiance. C'est agréable, on s'y sent bien. La difficulté de notre métier, due au rythme effréné, au stress et à la rigueur, rend nécessaire la cohésion et l'amitié entre les pilotes. Sinon, ce serait difficile de tenir. »

Où en êtes-vous dans vos qualifications ? Comment les vivez-vous ?

M-M : « Je suis en entraînement pour passer «pilote opérationnel» (cf article p 18). Il s'agit d'une phase très intéressante et très complète dans ma progression. Cela demande bien sûr beaucoup de travail. Les vols exigent de longues heures de préparation et les débriefings sont abordés avec tout autant de minutie. Je suis observée, évaluée et testée lors de chaque vol effectué. Mes missions sont en effet décortiquées à la loupe par mes instructeurs, et ceci pour qu'en j'en tire un maximum d'enseignements. »

Vous évoluez dans un milieu très masculin. Vos impressions ?

M-M : « C'est un milieu que j'apprécie car tout le monde est très franc et très professionnel. Les gens sont très solitaires, que ce soient les pilotes, les mécaniciens ou encore les personnels administratifs. Un escadron, c'est une famille. Je ne reviendrai pas sur le fait que je sois une femme. C'est devenu

très banal dans l'armée et on ne me le fait pas ressentir. »

Quelles relations entretenez-vous avec les trois autres pilotes féminines de chasse de l'Armée de l'air ?

M-M : « Eh non, je ne vous dirai pas qu'il y a de la jalousie entre nous car ce n'est pas vrai ! Nous nous croisons de temps en temps. Il y a une bonne entente, tout se passe très bien. Comme tous les amis, nous sommes contentes de nous voir et d'avoir des nouvelles de celles que l'on croise plus rarement. »

Que diriez-vous aux jeunes filles qui veulent devenir pilote de chasse et qui n'osent pas ?

M-M : « Tout d'abord, qu'il faut oser ! J'utiliserai un vieil adage : «il n'y a rien à perdre et qui ne tente rien n'a rien». Ce n'est pas un métier facile, certes, et cela demande beaucoup de motivation. Mais cela vaut vraiment la peine de se donner du mal. Voler en Mirage 2000, cela vaut tous les efforts du monde. Il faut être passionné par le vol bien évidemment. Sans cela, cela n'est même pas la peine de se lancer dans ce métier. Sachez par ailleurs que ça n'est pas plus difficile pour une fille que pour un garçon. » ●

POLYTECHNICIEN et fusilier commando



Eric Perrier, vous retournez dans quelques jours à l'École Polytechnique après avoir effectué votre service militaire sur la Base aérienne 103. La conscription n'a t'elle pas été suspendue depuis 1998 ?

E.P. : « En effet, mais cela ne nous a pas concernés car la formation que l'on fait en première année (ou « formation humaine »), même si elle ressemble à la conscription, trouve ses racines dans l'histoire même de l'école et son lien avec l'armée. Ainsi, même si cette formation a été allégée pour aller dans la logique du moment (raccourcie à 8 mois, avec plus de postes civils) elle a résisté à la réforme de l'école, qui reste financée en partie par l'armée. De plus il y a toujours des élèves qui deviennent militaires ensuite (comme gendarmes, pilotes ou ingénieurs en armement). Je pense d'ailleurs, que ce service continuera à exister car il a plusieurs avantages : on coupe avec les études, on s'ouvre à un milieu souvent mal connu, on voit la réalité pratique, on apprend à relativiser et enfin on expérimente le fonctionnement d'un organisme. »

Quelle(s) fonction(s) avez-vous occupée pendant ces quelques mois passés au sein de l'Escadron de protection ?

E.P. : « Officiellement j'étais auxiliaire au Commandement (ceci pour dire que je n'étais pas rattaché à un Codo, mais au module de direction de l'E.P.), Chargé de mission (Terme vague qui signifie que je faisais pleins de choses disparates plus ou moins importantes). Dans les faits, j'étais tantôt directeur de tir, aide à l'instruction (pour la formation des chefs GPI par exemple), responsable STC-AL (C'est un simulateur de tir Laser) ceci quand il voulait bien fonctionner, 'bidouilleur' quand il ne marchait pas. J'aidais aussi en informatique (en réalisant des petits programmes pour aider la cellule opération par exemple) ou bien lors de la préparation des exposés. J'ai aussi participé au fœtus avorté de l'organisation de la campagne de tir pour la R.A.N.. Mais mon rôle préféré reste celui de l'ingénu (à écouter et poser des questions sur tout à tout le monde), c'est cela, il me semble, qui m'a appris le plus sur l'E.P. et ses membres. »

Pourquoi avoir choisi une telle unité opérationnelle qui sera vraisemblablement très différente de l'univers professionnel dans lequel vous évoluerez dans l'avenir ?

E.P. : « Personnellement je ne l'ai pas choisie, La « magouilleuse » (programme informatique de l'école qui essaye de minimiser le taux de mécontentement lors du choix des affectations) m'a donné l'armée de l'air et toutes les places étaient fuscos. C'est loin de ce que j'aurais voulu à priori, mais dans les faits, je ne regrette en rien d'y être allé. Au contraire même, c'est peut être une chance par rapport à d'autres services, justement dans le cadre de notre « formation humaine », l'E.P. est idéal : il y a beaucoup de personnel de tout niveau, de tout tempérament, et de tout horizon. De plus les rapports y sont plus simples, plus directs, la mécanique est apparente, c'est un bon exemple d'organisme pour découvrir le milieu professionnel. »

Quels enseignements en avez-vous tirés en terme de management et de gestion des ressources humaines ?

E.P. : « J'ai confirmé mon opinion, je déteste ces deux mots, je les trouve froids et déshumanisés, et puis je n'aime pas leur coté "à la page" dans le milieu de l'entreprise. Je n'aime pas l'idée de "méthode universelle et mécanique" pour gérer des individus, même si dans les faits... Quoiqu'il en soit j'estime avoir appris et approfondi plusieurs choses quant au fonctionnement d'un organisme : mieux vaut rester simple et sincère, ne pas hésiter à prendre du temps pour discuter et écouter de manière informelle les membres de l'organisme, essayer de créer un esprit de groupe en donnant une motivation et en organisant des activités extérieures au travail, et ne pas hésiter à mettre la main à la patte pour entraîner les autres. Je pense aussi qu'il faut laisser une marge de manœuvre aux différents membres suivant le cas (sans éviter les abus non plus), ne pas hésiter à être franc et direct et encourager les échanges entre les différentes personnes. »

Les sauts en parachute automatique, la course à pieds, les exercices de combat, etc., tout cela n'a t'il pas été trop dur ? En garderez-vous un bon souvenir ?

E.P. : « Non, ça n'a pas été dur, Du moment que l'on accepte de jouer le jeu et de se motiver. A partir de là on s'en sort et en plus on garde de bons souvenirs. A l'armée on fait des choses dont on ne se croirait pas forcément capable et que l'on n'aura plus l'occasion de faire par la suite, des choses peu communes, inoubliables, formatrices, amusantes (a posteriori) et l'on prend conscience de pas mal de chose. Et puis ça fait toujours plaisir de voir les "grandes gueules" habituelles, se taire et pâlir, comme tout le monde, dans l'avion juste avant de sauter. »

Qu'est-ce qui vous a le plus marqué ? une anecdote ?

E.P. : « Beaucoup de choses m'auront marqué, à plusieurs titres d'ailleurs. Au niveau des sensations, mon dernier saut de nuit à Pau, reste gravé dans ma mémoire : le froid l'appréhension dans l'avion, l'envie d'en découdre aussi, puis les torsades (j'avoue m'être demandé si je les défaisais), et quand enfin j'ai pu contrôler la coupole, je me suis aperçu que les autres étaient bien au-dessus et que j'avais de multiples coupoles, la voile était très mal ouverte. C'est dans ces moments qu'on comprend l'utilité du ventral. Sinon le contact avec les membres de l'E.P. et en particulier les sous-officiers (qui ont pour certains l'âge de mes parents) m'aura beaucoup marqué et appris sur la vie en communauté. J'ai pu confronter mes idées à la réalité, relativiser mes opinions et les remettre souvent en cause. »



Mutuelle Nationale Aviation Marine
**Donnez un sens
à votre vie**

Le choix

Trois niveaux de garantie pour une couverture complémentaire adaptée à vos besoins

La sécurité

Plus de 50 ans dans la Mutualité.

Les plus

Cautionnement de prêts, assistance à domicile, avec la MNAM c'est plus rassurant.

Pour en savoir plus, contacter Monsieur LAGRANGE

MNAM - 8 rue Sainte-Catherine
BP 422 - 54001 NANCY Cedex
Tél. : 03.83.37.25.00
Fax : 03.83.31.53.59

Pour recevoir une étude personnalisée, remplissez vite le coupon réponse ci-dessous et retournez-le à l'adresse ci-dessus.



Nom :
Prénom :
Né(e) le :
Adresse :
.....
.....
Téléphone :



Mutuelle régie par le code de la Mutualité
Inscrite au Registre des Mutuelles sous le N° 414 261 032



La Banque des Agents de la Fonction Publique

Née de la volonté conjointe de la Mutualité Fonction Publique et de ses mutuelles affiliées, la Banque Fédérale Mutualiste est une banque différente des organismes financiers traditionnels.

Elle vous propose, en partenariat avec la Société Générale, une gamme de produits aux meilleures conditions :

- **Un compte avec RIB invariable :**
Un numéro de compte pour toute la vie, même si vous changez 10 fois de ville ou d'agence... Très utile pour les fonctionnaires mutés régulièrement.
- **Prêts à la consommation :**
Prêts personnels Mutualistes.
Pas de frais de dossier, pas de retenue ni frais d'adhésion.
- **Prêts à l'habitat** (prêts consentis par la Société Générale) :
Taux fixes ou variables. Taux d'assurance spécifique. Frais de dossier réduits.
Possibilité de transfert sur une nouvelle acquisition.
Possibilité de caution de votre Mutuelle.
- **Et l'accès à l'ensemble des produits et services de la Société Générale.**

Pour en savoir plus, n'hésitez pas à prendre contact avec le correspondant BFM dans l'agence Société Générale :
Elodie DEFACHE. Tél. : 03 27 72 57 04
9, rue du Général de Gaulle. 59400 Cambrai

Faire
de la banque
autrement

Centre de contacts :

▶ N° Indigo 0 825 00 40 00

(0,15 € TTC la minute à partir d'un poste fixe)

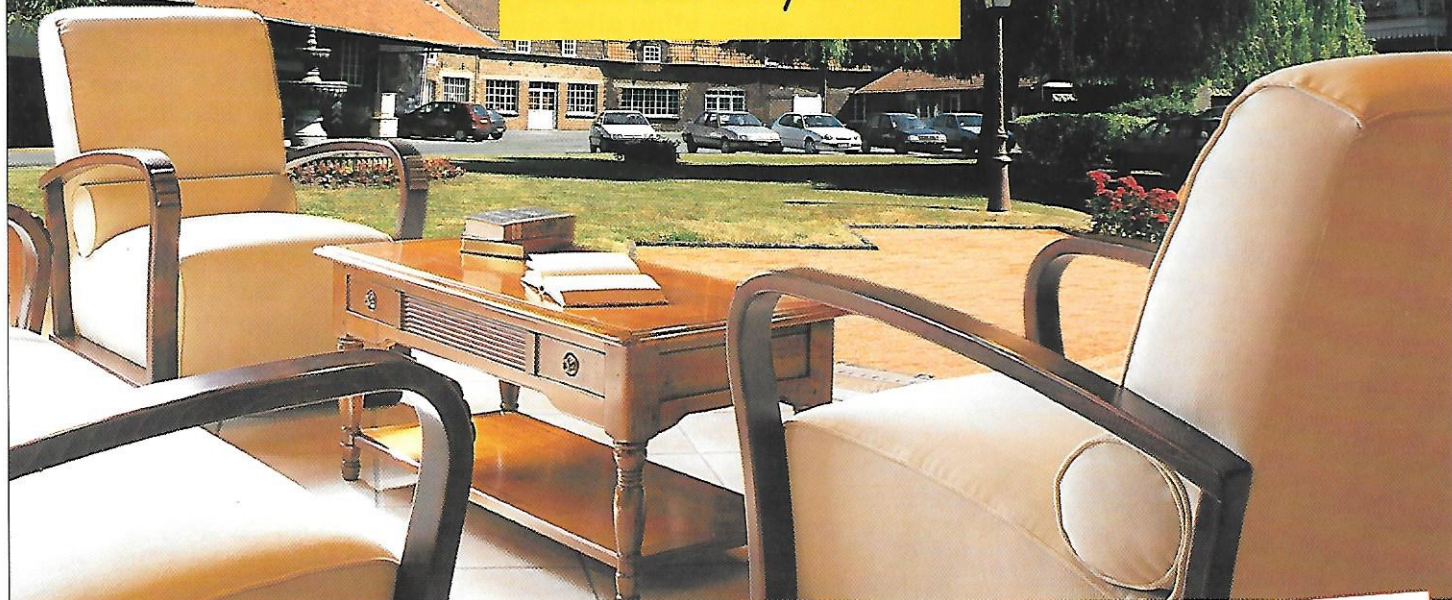
à votre disposition du lundi au vendredi de 9h à 19h



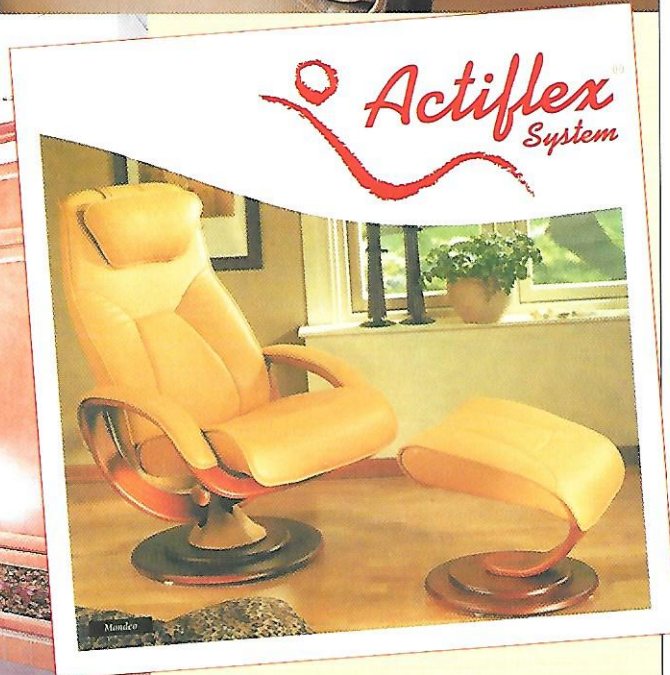
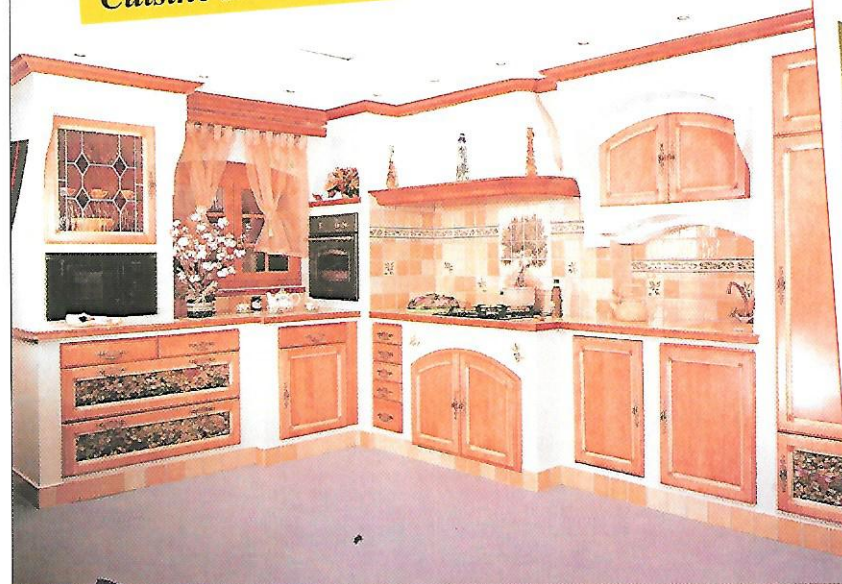
Partenaire du groupe Société Générale

Danjou & Boda

Le meuble plaisir



Cuisine sur mesure



Meubles Danjou & Boda : Route Nationale Valenciennes/Cambrai - Autoroute Paris-Valenciennes - Sortie Hordain 59141 IWUY
Du lundi au samedi 10h/12h - 14h/19h - Les dimanches d'ouvertures exceptionnelles 15h/19h

BOUTIQUE MEUBLES : Tél. : 03 27 37 92 49 - VOTRE CUISINISTE : 03 27 37 58 06

SAV : 03 27 37 96 49 Fax : 03 27 79 62 74

REMISE PERMANENTE DE 20%*

sur tout le magasin pour le personnel de la B.A 103

*Hors promotion et sur présentation de ce magazine.