

Texte Ltt Charline Redin

L'armée de l'air est prête! C'est en mai 2013 que le premier A400M devrait arriver dans les forces. L'occasion de se rendre sur la base aérienne d'Orléans aux côtés des experts de la MEST (*Multinational Entry into Service Team*) avant que la «bête» ne pointe le bout de son nez.



L'arrivée d'un titan

L'A400M dans les forces

L'A400M «Atlas»... Dans la mythologie grecque, son nom est celui d'un titan condamné par Zeus à soutenir le monde. Dans le corps humain, il s'agit de la première vertèbre cervicale qui soutient l'ensemble du crâne. Avec un nom comme celui-ci, difficile de ne pas attirer tous les regards curieux.

Ce géant s'apprête à faire ses premiers pas dans l'histoire de l'armée de

l'air. «*Mon équipe et la base aérienne d'Orléans sont prêtes à recevoir ce nouvel avion*», lance le lieutenant-colonel Williams Grac, chef de la MEST (*Multinational Entry into Service Team* - équipe multinationale de mise en service) et premier pilote de l'armée de l'air française à avoir pris les commandes de ce titan des airs.

Dans les starting-blocks depuis plusieurs mois maintenant, l'armée de l'air est prête à accueillir ce cargo qui va révolutionner le monde du transport militaire: de nouvelles missions, de nouveaux métiers et des nouvelles technologies.

2013 sera une grande année, avec la formation des premiers équipages A400M, l'arrivée prévue de trois avions sur la base

aérienne 123 d'Orléans en mai, en juillet, puis en décembre, et enfin l'ouverture du nouveau centre de formation équipé des meilleurs simulateurs actuellement sur le marché.

Une page de l'histoire du transport militaire se tourne. Un nouveau chapitre est en train de s'écrire. En voici les premières lignes en «avant-première». ■ C.R.

1

DANS LES STARTING-BLOCKS

P. 38

2

JE FORME DONC JE SUIS

P. 44

Dans les starting-blocks

En mai 2013, le premier A400M de l'armée de l'air devrait atterrir sur la base d'Orléans. Reportage auprès des aviateurs de la MEST chargés de l'accueil de ce géant du ciel.

Ce n'est pas tous les jours que l'armée de l'air reçoit un nouvel avion ! En 2013, les roues du premier A400M « Atlas » toucheront la piste de la base aérienne 123 d'Orléans. Elle a fait peau neuve pour cet acteur de marque, dont le nid douillet est prêt.

Dans les couloirs du futur escadron, les aviateurs s'impatientent, ils sont déjà dans les starting-blocks. Impossible de ne pas entendre le lieutenant-colonel Williams Grac, chef de la MEST (Multinational Entry into Service Team - équipe multinationale de mise en service), unité du CEAM (centre d'expériences aériennes militaires) qui prépare l'arrivée de l'A400M depuis plusieurs années, lancer : « Nous sommes d'ores

radicalement transformer le visage du transport aérien militaire », explique avec les yeux brillants de bonheur l'officier. Le premier avion serait livré par l'industriel en mai prochain, suivi d'un deuxième appareil en juillet 2013 et d'un troisième en décembre de la même année. En septembre 2014, pour la mise en service opérationnel (MSO 1) de l'avion, l'escadron compterait six A400M en son sein. Le dernier cargo militaire devrait être livré à l'armée de l'air en 2024. À cette échéance, la flotte française serait constituée de 50 aéronefs, dont 25 en version « auto protégée » et dix ravitailleurs.

La MEST, qui compte aujourd'hui 163 aviateurs, prépare et anticipe l'arrivée du titan depuis plusieurs années déjà. Pour ce faire, l'unité a recruté des aviateurs de tous horizons « afin que chacun puisse contribuer, en fonction de sa spécialité, à enrichir les réflexions que nous menons ». Ainsi, des pilotes d'essais, de Transall, d'Hercules, d'Airbus et de Casa CN 235 fréquentent des mécaniciens navigants de diverses unités, un parachutiste d'essai et des mécaniciens vecteur et avionique dont certains qui travaillaient sur des avions de chasse de dernière génération.

Le futur escadron A400M est un véritable « bouillon de culture » où les retours d'expérience de chacun permettent à l'armée de l'air de préparer au mieux l'arrivée de l'aéronef.

Comme pour tout projet d'envergure, il reste encore du pain sur la planche pour l'armée de l'air. Enthousiaste, le lieutenant-colonel Olivier Luneau, chef du pilier « emploi » de la MEST, confie : « Nous réfléchissons, par exemple, à la manière dont nous allons employer les équipages, à la fonction du troisième homme dans la machine et au format des unités A400M. » Fort de son expérience en échange sur C130 J en Angleterre pendant une année, l'officier participe également « à l'optimisation de l'interopérabilité entre les différentes nations qui posséderont, comme la France, une flotte A400M (Espagne, Allemagne, Turquie, Belgique, Luxembourg et Angleterre). Nous nous réunissons tous régulièrement dans le cadre de l'OUG (Operationnal User Group) afin de réfléchir ensemble sur l'emploi de l'A400M et sur ses missions ». Parmi les grands dossiers sur lesquels planche la France actuellement, figurent la mise en service des vols sous JVN (jumelles à vision nocturne) à l'horizon 2013, ainsi que l'utilisation de la Liaison 16 prévue pour la fin de l'année 2014.

Une unité navigante prête !

et déjà une unité navigante prête à accueillir ce nouvel aéronef. » Avec l'entrée en service du nouveau cargo militaire d'Airbus, l'armée de l'air va relever « un défi incomparable en préparant non seulement la montée en puissance des infrastructures, mais aussi la phase expérimentale de l'appareil. L'A400M est un avion unique dans sa catégorie qui va

Bouillon de culture

Qu'ils viennent de la chasse, du transport, qu'ils soient mécaniciens au sol, embarqués ou bien pilotes, chacun, fort de son expérience, contribue à apporter son expertise au sein de la MEST. Zoom sur cette unité, véritable brassage de cultures.



R. Nicolas-Nelson/Armée de l'air

Capitaine Guillaume Hennequez Pilote de Transall et premier pilote d'essai issu du recrutement d'officier sous contrat. Membre de la cellule JET (Joint Evaluation Team) à la MEST, il fera partie des premiers pilotes à être formés sur A400M, en 2013.

« Notre cellule est une sorte d'antenne d'expérimentation. Nous sommes deux pilotes d'essai d'origine Transall et un ingénieur navigant d'essai d'origine C130, et trois autres pilotes d'origines variées (Casa CN235, A340, C160), tous de l'armée de l'air. Nous constituons une « dream team » prête à nous envoler avec l'A400M que nous attendons depuis quelques années maintenant. J'ai conscience qu'il s'agit d'une très belle opportunité que de vivre l'arrivée de ce nouvel avion dans nos forces. »

Capitaine Thierry Feuillet Membre de la cellule formation et futur testeur sur A400M.

L'officier est un ancien pilote d'Hercules au « Franche-Comté » et d'A340 à l'« Esterel » (ancien testeur A340). Compte tenu de mon expérience sur avion tactique et sur Airbus, la MEST m'a proposé de devenir testeur sur A400M. Cet avion possède bien la mentalité « Airbus », venant de l'A340, je n'ai pas été dépaysé en arrivant dans l'unité. Cet aéronef va ouvrir de nouveaux domaines notamment dans le transport logistique, il se rapproche de l'avion long-courrier avec ses 13 heures de vol possibles. Aux niveaux logistique et tactique, l'armée de l'air française possédera ce qui existe de mieux. »



R. Nicolas-Nelson/Armée de l'air



R. Nicolas-Nelson/Armée de l'air

Major Alain Issartier Chef de la cellule AGE (Aircraft Ground Equipment). L'aviateur a travaillé sur Jaguar, Mirage III, Mirage IIIC, a participé à l'entrée en service du Casa, du Tucano, du TBM 700 et du Caracal. Depuis cinq ans, il contribue activement à la montée en puissance et à l'arrivée de l'A400M dans l'armée de l'air.

Ma fonction consiste à appréhender les matériels d'environnement, tout ce qui existe autour de l'avion. Il s'agit d'un poste spécifique à notre unité, je participe au suivi et au développement des outillages au sein du programme A400M. C'est un choix personnel de travailler sur l'A400M. L'attrait de nouvelles technologies pointues. On attend de moi l'expérience et la connaissance des nombreux programmes auxquels j'ai participé afin d'avoir une vision globale. J'ai eu l'opportunité dans ma carrière de connaître différents types d'aéronefs. Les jeunes auront de la chance de travailler sur cet avion phénoménal ! »

Adjudant-chef Michel Pinon Futur mécanicien navigant sur A400M. L'aviateur, ancien mécanicien avion propulseur, a été mécanicien navigant sur Transall et sur Casa avant d'intégrer la MEST en 2011.

Pour moi, l'arrivée de l'A400M est une grosse remise en question. D'un avion qui date des années 1960, nous allons évoluer sur un Airbus de type A380. Nous sommes en train d'écrire un nouveau métier pour les mécaniciens navigants. En attendant que l'avion arrive à Orléans, nous allons travailler avec le simulateur dédié aux mécaniciens « équipage soute », un outil révolutionnaire pour simuler le rangement de matériel dans le ventre de l'A400M. Il me tarde que l'avion arrive dans l'escadron. À partir de cette date, nous entamerons la phase d'expérimentation. Une aventure passionnante... »



R. Nicolas-Nelson/Armée de l'air



R. Nicolas-Nelson/Armée de l'air

Sergent-chef William Stenkwich Mécanicien SNA (système navigation armement) et ancien mécanicien sur Mirage 2000C RDI à Cambrai.

J'ai entendu parler pour la première fois de l'A400M lors de mon BS (brevet supérieur) à Rochefort, en 2007. J'ai tout de suite eu envie de vivre cette expérience. Venant de l'univers de la chasse, j'ai pu apporter à l'unité mon expérience en matière de données numériques. Avant d'intégrer la MEST, j'ai passé deux années en tant que mécanicien sur Transall, ce qui m'a permis d'appréhender le monde du transport. On ressent, ici, la volonté de casser le noyau « transport » et de mélanger d'autres spécialistes afin d'intégrer une nouvelle vision. »

Ci-dessous, largage de parachutistes depuis la tranche arrière de l'A400M.

Un avion loin d'être «largué»!

L'adjudant Mathieu Levoir est le premier parachutiste de l'armée de l'air à avoir sauté en juin dernier de l'A400M. Depuis septembre 2009, ce parachutiste d'essai, de 36 ans, s'emploie à préparer l'arrivée du nouvel avion à la MEST d'Orléans. Tout comme ses collègues, le sous-officier se tient prêt à se lancer dans « cette nouvelle aventure, une expérience unique dans la vie d'un parachutiste d'essai ». La première fois qu'il est monté dans l'A400M, c'était pour en sauter quelques minutes après le décollage : « Je me souviens de la première fois où je suis monté dans la soute de l'avion, c'était impressionnant, la soute est immense. Elle est dimensionnée pour accueillir 116 parachutistes. » Au total, l'aviateur aura réalisé deux sauts à ouverture retardée « afin de vérifier que les sangles étaient bien adaptées, que la configuration des déflecteurs était bonne et d'appréhender la sortie comme nous la réaliserons en début d'année prochaine avec une campagne de saut à ouverture automatique », explique-t-il. Et d'ajouter : « Ce fut un plaisir extraordinaire de sauter d'un avion de cette envergure. » Ce spécialiste en sensations fortes participe non seulement aux expérimentations de largage de personnel, mais également de matériel : « Nous réalisons des recherches sur ce que l'on peut larguer depuis l'aéronef, quels procédés seront utilisés... En largage par éjection (un parachute éjecteur qui extrait la charge), nous pouvons lâcher des charges pouvant peser jusqu'à 16 tonnes. En largage par gravité (la charge tombe par inertie), nous avons la possibilité d'aller jusqu'à quatre tonnes ». En attendant l'arrivée de l'avion, en 2013, au sein de l'unité, l'adjudant prépare déjà les prochaines expérimentations, notamment le largage à très grande hauteur (TGH) sous oxygène « qui devrait arriver dans les forces à l'horizon 2017 ».

Afin d'optimiser le potentiel du nouvel avion et de développer des procédures en commun, la MEST accueillerait, à l'été 2013, six Britanniques de la *Royal Air Force* (l'Angleterre devrait recevoir son premier appareil en 2014), un pilote, un *loadmaster* (soutier) et quatre personnels non navigants. « Ils seront complètement intégrés à la MEST, ici, en France. Avec l'A400M, nous travaillerons tous en langue anglaise. La documentation est rédigée dans la langue de Shakespeare et les pilotes parleront uniquement anglais dans le cockpit », souligne le lieutenant-colonel Grac. « Nous avons beaucoup à gagner à coopérer avec les Britanniques. Nous pourrions bénéficier de leurs retours d'expériences en Irak et en Afghanistan, mais aussi de leurs missions réalisées au quotidien avec leur MRTT et leur C17 », renchérit le lieutenant-colonel Luneau.

Le premier aviateur aux commandes du titan

Le lieutenant-colonel Williams Grac est chef de la MEST A400M à Orléans. Le 8 mars 2011, il a été le premier pilote de l'armée de l'air à poser l'A400M sur la base aérienne de Mont-de-Marsan. Un vol fort en émotion pour ce pilote d'essai qui œuvre à l'arrivée du nouvel avion de transport depuis plusieurs années. Pour le magazine « Air Actualités », il a accepté de revenir sur ce vol et de confier les sensations qu'il a éprouvées aux commandes de la « bête ».



Véritable «bouillon de culture»



Le bout de ses doigts tapote son bureau. Le lieutenant-colonel Grac est impatient. Plus que quelques mois avant l'arrivée de l'A400M sur la base d'Orléans : « Notre équipe est prête ! » L'officier compte les jours. Ce vol réalisé en 2011, il s'en souvient comme si c'était hier et ce n'est pas sans émotion dans la voix qu'il livre son récit. Ce jour-là, « nous étions quatre pilotes dans la machine, deux pilotes d'essais de la DGA (direction générale de l'armement), l'officier programme et moi-même. Il s'agissait du premier vol de démonstration, dont l'objectif était de donner au client français un avant-goût informel des qualités de vol et des performances de l'A400M ».

Il se rappelle ses premières sensations aux commandes de la « bête » : « L'absence d'un imposant volant et l'utilisation du mini-manche sont des caractéristiques qui, de prime abord, déroutent certainement le plus les pilotes de Transall et d'Hercules transformés sur A400M. Mais qu'ils se rassurent, la transition est rapide, notamment pour ceux qui s'exercent déjà sur les simulateurs de vol de commerce. » Il enchaîne, « quelques minutes suffisent pour se sentir à l'aise avec cet appendice et pour assimiler une légère sensibilité en roulis qui peut induire quelques oscillations sur cet axe ».

En vol, le lieutenant-colonel Grac exécute quelques manœuvres proches des limites des performances de la machine comme des remises de gaz bimoteurs : « J'ai vraiment été surpris par la facilité de pilotage et la stabilité de l'avion. » L'aviateur avait pourtant eu l'opportunité de piloter plus d'une cinquantaine d'avions différents (C17, F18, F16, F15, T38, L39, T6, etc.), notamment lors d'une année aux États-Unis à l'*US Air*

Force Test Pilot School en Californie : « J'avais déjà été exposé à des avioniques modernes, mais avec l'A400M une étape a encore été franchie. En fait, ce qui m'a le plus étonné, ce sont les qualités de vol. C'est un véritable plaisir de piloter cet avion. Il n'est pas aisé de trouver des critères objectifs pour caractériser les qualités de vol d'un avion. L'A400M possède une indéniable harmonie des commandes. » Lors de ce vol, l'aviateur a également pu constater, que « l'avion avait un taux de roulis très élevé pour un avion de cette catégorie. L'A400M est, d'autre part, capable d'atteindre des facteurs de charge jusqu'à 3 g en fonction de la configuration et du chargement ». Contrairement à un avion de chasse, les critères d'agilité ne font pas expressément l'objet d'une spécification contractuelle. L'aptitude de l'A400M à manœuvrer constitue donc pour le colonel une « excellente surprise. Elle autorisera des évolutions serrées qui, associées à un système d'autoprotection, contribueront à augmenter la « survivabilité » de l'appareil en zone de menace ». Ce qui classe véritablement l'A400M dans la catégorie cargo « tactique ».

Une fois l'avion posé sur la piste de Mont-de-Marsan, le colonel frissonne encore : « La technique d'atterrissage est proche de celle du Transall. Nous avons tous été surpris par la facilité avec laquelle nous avons posé l'avion sur la piste. » Et de conclure : « À l'époque de son développement, un ancien directeur technique d'Airbus disait de l'A320 qu'il était conçu pour que sa concierge puisse le piloter. Même si nous n'en sommes pas arrivés là, il faut reconnaître qu'avec l'A400M, l'industriel a réussi une belle prouesse. » ■ C.R.



« Un avion qui n'a aucun équivalent dans l'armée de l'air »

« Avec un avion qui n'a aucun équivalent aujourd'hui dans l'armée de l'air, il faut avoir un regard critique sur tout », explique, quant à lui, le lieutenant-colonel Paul Creuset, commandant en second de la MEST. Effectivement, grâce à ses performances remarquables, un A400M pourra à l'avenir acheminer 21 tonnes de matériel vers la Réunion (5000 Nm) en quatorze heures, alors qu'un Transall ne peut délivrer au même endroit que sept tonnes en quatre jours. La nouvelle « bête » est en mesure également de larguer

en vol une charge de seize tonnes, soit deux fois plus que son grand frère, le C160. Équipé d'une soute de quatre mètres de large, d'un volume de 340 m³ (162 m³ pour le Transall) et d'une capacité d'emport de 37 tonnes de charge utile, le ventre de l'A400M va révolutionner le transport aérien militaire. Bientôt, il sera même capable de réaliser des approches autonomes lui permettant de descendre à 200 pieds.

Du côté du pilier « soutien », le lieutenant-colonel Franck Baron insiste sur le fait que « l'arrivée de l'A400M est un bond en avant technologique pour les mécaniciens. Nous avons constitué un vivier de spécialistes, tous volontaires et venant d'horizons divers. En 2024, l'unité comptera plus de 300 mécaniciens ».

Avec l'A400M à Orléans, un nouvel élan dans le transport aérien va s'opérer. « Nous sommes tous fiers d'être des acteurs de l'arrivée de l'A400M dans les forces, mais néanmoins conscients des enjeux qui nous attendent », lance tout de go un aviateur en refermant la porte de son bureau pour se consacrer aux derniers préparatifs avant que la « bête » ne pointe le bout de son nez! ■ C.R.

Ci-contre, l'A400M dispose de performances remarquables, notamment une soute d'une capacité d'emport de 37 tonnes de charge utile.

Un avion qui en a dans le ventre

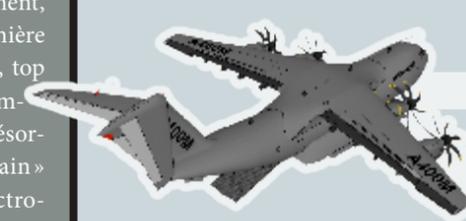
La capacité d'emport est un des atouts majeurs de l'A400M « Atlas ». Elle est deux fois plus importante que celle d'un Transall. Voyage dans la soute de cet avion de nouvelle génération.

« La soute, pour un avion de transport, c'est un peu comme le système d'arme d'un chasseur », lance avec un brin d'humour un des futurs pilotes de l'A400M. En décembre 2012, l'industriel Airbus devrait livrer la soute de l'avion terminée, prête à l'emploi. Le grand changement, non négligeable, c'est que cette dernière peut être reconfigurée en 10 minutes, top chrono! Le mécanicien navigant, communément appelé « soutier », gèrera désormais son chargement, qu'il soit « humain » ou « matériel », à l'aide d'un boîtier électronique: « Nous sommes entrés dans une ère nouvelle », confie l'un d'entre eux. Avec une soute de quatre mètres de largeur et un volume de 340 m³, l'A400M peut acheminer, par exemple, 21 tonnes de matériel en huit heures à Djibouti, tandis que deux jours étaient nécessaires au Transall pour déployer sept tonnes de matériel au même endroit. Cinquante A400M sont nécessaires pour remplir le contrat opérationnel fixé par le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale: « projeter en cinq jours, l'échelon d'urgence d'une force (1500 hommes équipés) de 7000 à 8000 kilomètres, avec son autonomie ».

La MEST travaille en étroite collaboration avec d'autres organismes de la Défense pour adapter, d'ici quelques années, le kit Morphée (Module de réanimation pour patient à haute élévation d'évacuation), déjà en service dans l'armée de l'air, depuis 2006, sur le C135. « Nous travaillons actuellement sur les contraintes liées aux branchements et aux supports électriques nécessaires pour un tel kit. Pour l'instant, l'A400M en configuration Évasan (évacuation sanitaire) peut accueillir en soute jusqu'à 66 blessés sur des brancards », explique le commandant François Brun, pilote d'essai et chef de la cellule JET (Joint Evaluation Team) de la MEST. ■ C.R.

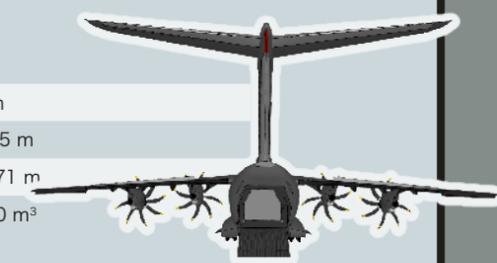
A400M

caractéristiques techniques



Dimensions

Longueur	45,10 m
Envergure	42,40 m
Hauteur	14,70 m
Surface alaire	221,50 m ²



Soute

Largeur	4 m
Hauteur	3,85 m
Longueur	17,71 m
Volume	340 m ³

Charge utile maximum en vol logistique: 37 tonnes

	Hélicoptères d'attaque « tigre »	2
	ou Camions de 5 tonnes	2
	ou Véhicules de type VAB	3
	ou Palettes (standard Otan)	9
	ou Parachutistes	116

+ Version médicalisée

	Blessés médicalisés sur brancards	66
	Kit Morphée (sera adapté d'ici quelques années)	

Largage: la charge maximum larguée est de 25 tonnes en plusieurs fois (vol tactique).

Je forme donc je suis

En décembre 2012 seront terminés les travaux de construction du très attendu centre de formation A400M. Complètement autonome en mars 2014, il va s'équiper progressivement des meilleurs simulateurs existants. Visite virtuelle d'un des futurs pôles internationaux de formation.

Rares sont les aviateurs n'ayant pas entendu les « bip » incessants des véhicules de chantier ou admiré le ballet d'ouvriers à casques rouges qui vont et viennent depuis plusieurs mois sur la base aérienne 123 d'Orléans: voici à quoi ressemble actuellement le chantier, encore

interdit au public, du centre de formation A400M. Avec l'arrivée du nouvel avion de transport, la base s'offre une véritable cure de jouvence.

C'est en décembre prochain que l'armée de l'air récupère les clés de ce bâtiment flambant neuf de 6000 m². « Je

n'aurais jamais imaginé voir un centre de formation de cette envergure dans ma carrière. L'armée de l'air sera dotée de ce qui se fait de meilleur », explique le capitaine Thierry Feuillet, de la cellule « Formation » de la MEST* et futur instructeur A400M. Et pour cause, dès

Le CESAM: une unité dédiée à la préparation de mission

Avant de partir en vol, un équipage A400M récupère à un comptoir des ordinateurs, semblables à des tablettes. À l'intérieur, sont enregistrées les données nécessaires pour la mission complexe qui l'attend. Après un briefing, il se dirige vers l'avion. Chacun emporte avec lui sa sacoche de vol électronique. Fini les valises remplies de classeurs en papier comprenant la documentation de l'aéronef, le monde du « transport » passe dans le tout dématérialisé. « Les procédures d'emploi de l'avion, les données aéronautiques, les cartographies embarquées, logiciel de calcul de performances, les plans de vol, tout est désormais disponible en version électronique grâce à l'EFB (Electronic Flight Bag) », explique le capitaine Xavier Chambellant, chef de cette cellule qui comprendra, en 2013, une vingtaine d'aviateurs. « L'A400M attend 30 types de données (météo, guerre électronique, performances, imageries, etc.) qui représentent 70 formats de données. L'A400M est un véritable « système » volant ». Compte tenu du volume de travail nécessaire à l'équipage pour préparer une mission, « la MEST a proposé de créer une unité dédiée à la préparation de mission: le CESAM (centre de soutien et d'administration des systèmes missions). C'est un mélange entre ce qui existe déjà dans les escadrons Rafale et les compagnies aériennes civiles », poursuit le capitaine. Cette cellule sera composée de spécialistes « renseignement », d'interprètes images, d'agents d'opération et d'ingénieurs performances. « Les Anglais ont déjà adopté ce mode de fonctionnement, les Allemands tendent, comme la France, à créer un pôle dédié à la préparation de mission », conclut le capitaine Chambellant.

* MEST: Multinational Entry into Service Team - équipe multinationale de mise en service

l'année prochaine, Orléans devrait recevoir l'ensemble des simulateurs qui formeront sur A400M le personnel navigant (PN) et non navigant (PNN). Le tempo sera donné à partir du mois de mars 2013 avec l'arrivée prévue des CBT (Computer Based Training) qui seront utilisés par l'ensemble des aviateurs, « ces ordinateurs permettront d'appréhender ce nouvel avion avec des logiciels spécifiques, souligne le capitaine Feuillet. La totalité des cours sera dispensée en anglais. Nous veillons donc à mettre l'ensemble de notre personnel à niveau avant le début de chaque formation. » Le 1^{er} septembre, c'est le très attendu FFS (Full Flight Simulator), simulateur de vol, qui s'installera dans la Beauce. « Nous serons prêts pour commencer l'instruction dès la fin du mois de septembre. Le deuxième FFS arrivera dans les forces françaises en 2016 ». Avec ce simulateur de haute technologie, le centre développera sa capacité tactique en termes de formation.

Le même mois sera livré le CMOS (Cockpit Maintenance Operations Simulator), une véritable « révolution » pour les mécaniciens sol. Cet ordinateur de simulation de maintenance offrira aux spécialistes

une visualisation en trois dimensions des pièces sur lesquelles ils travailleront. « Ce type de simulateur n'existe pas encore dans les armées, c'est un grand bond en avant que réalise l'armée de l'air », confie sans retenue le capitaine. Les mécaniciens « équipage soute » recevront, quant à eux, leur simulateur en octobre 2013, le LMWST (Loadmaster Workstation Trainer). Cette station pourra simuler sur plusieurs écrans des chargements de matériel ou de personnel dans l'A400M: « Il s'agit d'un outil complètement révolutionnaire que nos équipages attendent avec impatience. » Le centre serait opérationnel en 2014. Les six instructeurs et deux testeurs accueilleront les pilotes, les mécaniciens, les convoyeurs de l'air, les parachutistes et le personnel d'escale pour les former sur l'A400M, l'avion du futur.

Avant que la base aérienne d'Orléans ne soit autonome, les premiers équipages français partiront à Séville, en Espagne,

en janvier prochain, pour y suivre la formation indispensable, de quasiment trois mois, avant de piloter la « bête ». « Ils seront dans un premier temps familiarisés avec le cockpit de nouvelle génération de l'A400M, puis ils suivront une formation théorique validée par un test final et enfin ils suivront des modules de « Worldwide Operations » afin d'appréhender les particularités du nouvel aéronef, comme son utilisation par temps froid ou lors de mauvaises conditions climatiques », tient à préciser le capitaine Feuillet.

La France a déjà commencé à élaborer un partenariat avec l'Allemagne en matière de formation. « D'ici 2018, nous prendrons en charge, à Orléans, la partie tactique de la formation des équipages A400M, précise l'aviateur. L'Allemagne assurera, quant à elle, le volet logistique en formant, dès l'été 2015, en premier lieu la population des mécaniciens. » ■ C.R.

« C'est un grand bond en avant que réalise l'armée de l'air »



Vue en trois dimensions du futur pôle de formation A400M de la base aérienne d'Orléans. En vignettes, les différents simulateurs à disposition du personnel navigant et non navigant.