



JPV

FOCUS

DÉFENSE

lycée
jean-pierre
vernant

DEVENIR PILOTE DE CHASSE, C'EST DIFFICILE ?

L'homme rêve de voler depuis l'aube de l'humanité mais il ne vole réellement dans une construction mécanique motorisée que depuis le début du XX^e siècle. Le premier décollage contrôlé d'un « plus lourd que l'air » motorisé remonte en effet au 17 décembre 1903. Orville et Wilbur Wright font en effet décoller leur *Flyer* près de la ville de *Kitty Hawk* en Caroline du Nord.

Utiliser un avion ¹ dans un contexte de guerre pour en « chasser » un autre est encore plus récent. On considère en général que la première victoire aérienne a été remportée par le caporal mécanicien aviateur Louis Quenault, le 5 octobre 1914. Ensuite, les choses vont de plus en plus vite. On invente le concept « d'as » afin de mettre en valeur les pilotes de chasse les plus habiles. La propagande est avide des exploits de ces hommes au palmarès parfois impressionnant. En France, René Fonck, Georges Guynemer, Charles Nungesser, Roland Garros en particulier, écrivent les premières pages de l'histoire des « as » de la chasse française pendant la Première Guerre mondiale. Au cours de la Seconde, ils sont rejoints par des hommes comme Pierre Clostermann ², Marcel Albert, Edmond Marin la Meslée, Romain Gary ³ et bien d'autres.

René Fonck en 1918. Source libre



De nos jours, les avions de combat considérés comme des « chasseurs », n'ont plus grand chose à voir avec leurs ancêtres des deux guerres mondiales. Ces machines, très puissantes et très rapides, bourrées de technologie, terriblement coûteuses, ne peuvent

¹ Avion est en réalité un acronyme inventé par Clément Ader qui l'emploie en 1875 pour ses prototypes. Il signifie « *Appareil volant imitant l'oiseau naturel* »

² Lisez *Le Grand Cirque* !

³ Lisez *La Promesse de l'Aube*, un livre splendide !

pas être mises entre les mains de n'importe qui. Il faut des qualités rares et poussées à un très haut niveau d'exigence, pour devenir un pilote de chasse. Pourtant, certaines de ces dernières ne sont guère différentes de celles de leurs brillants aînés : il faut être rapide, calme, précis, avoir le sens de l'anticipation, savoir gérer de nombreux paramètres en même temps et maîtriser bien des connaissances scientifiques. Le pilote de chasse d'aujourd'hui est un officier mais il est aussi un ingénieur. Il doit savoir gérer en même temps une quantité considérable d'informations qui vont de la position de l'avion dans son domaine de vol aux composantes de la mission, en passant par le contrôle permanent de son environnement de combat.

I/ Quels choix initiaux ?

En France, il existe en réalité deux voies.

Première voie, directe :

Après un baccalauréat scientifique, deux (ou trois...) années de classes préparatoires scientifiques (plutôt M.P.S.I. ou P.C.S.I.) sont nécessaires pour réussir le concours d'entrée à l'École de l'Air de Salon de Provence. Ce concours est rattaché au C.C.P. (concours commun Polytechnique). Les inscriptions au concours commencent en décembre et sont closes au début du mois de janvier de l'année du concours. Quatre concours « classes préparatoires scientifiques aux grandes écoles » sont actuellement proposés. Ils correspondent aux filières MP (Mathématiques-physique), PC (Physique-chimie), PSI (Physique-sciences de l'ingénieur) et PT (physique-technologie).⁴ En 2018, le concours a eu lieu du 5 au 16 février.

Seconde voie, indirecte :

Après un baccalauréat scientifique, le jeune passionné peut passer un concours⁵ lui permettant d'accéder à la formation des officiers sous contrat de l'armée de l'Air. Ensuite, il faut venir à bout de difficiles tests de sélection psychotechniques et sportifs. Et puis d'autres tests attendent le jeune élève-officier s'il a déjà réussi les précédents : les tests de sélection en vol. Si ces derniers sont eux aussi réussis, alors les portes de l'École de Salon de Provence s'ouvrent et le rêve de piloter un avion de chasse commence à prendre de la consistance.

Dans les deux cas, une excellente condition physique est exigée. Le port de verres correcteurs est un motif d'exclusion. La taille aussi (au sens de l'harmonie globale des membres), qui doit être compatible avec l'espace disponible dans un cockpit et avec la position des commandes de vol. Évidemment, la maîtrise de l'anglais va de soi...

Au bout du rêve pour les élèves officiers pilotes de chasse : le Rafale. Source libre



⁴ Concours sur banque d'épreuves du concours commun INP (Institut national polytechnique) et banque PT + épreuves orales et sportives spécifiques.

⁵ Concours E.O.P.N. (Élève-officier du personnel navigant). C'est un concours interarmées qui permet des carrières de 20 ans au maximum.

II/ La vie à l'École de l'Air

L'École de l'air est implantée dans les Bouches-du-Rhône, à Salon-de-Provence au cœur de la base aérienne 701 qui accueille aussi la Patrouille de France. L'École a été fondée en 1935, soit deux ans après la création de l'armée de l'Air française.⁶ Elle était initialement implantée à Versailles.

La promotion 2007 de l'École de l'air défile sur les Champs Élysées. Source libre



La formation dure trois ans. Les élèves sont sous statut militaire et rémunérés. Au cours des deux premières années, l'internat est obligatoire.

L'École de l'Air dispense :

- 1) une formation **académique** de haut niveau, sanctionnée par l'obtention d'un diplôme d'ingénieur ;
- 2) une formation **militaire** complète destinée à développer l'aptitude au commandement et à permettre aux jeunes pilotes de pouvoir, dès la sortie de l'école, poursuivre leur formation. Les qualités qui sont travaillées sont la rigueur, la capacité de réflexion et d'analyse, le courage, le sang-froid, l'intégrité mais aussi l'opiniâtreté, la disponibilité, le sens du travail en équipe et bien entendu le goût de l'action ;
- 3) une formation **aéronautique** qui commence... dans le cockpit d'un planeur.

⁶ Qui auparavant n'était pas indépendante de l'armée de Terre.

Le rythme de la scolarité est très soutenu car les trois formations se mêlent en permanence. La formation militaire, le sport, les cours, les projets scientifiques à mener, les travaux à rendre, les heures de vol absorbent la semaine. La nécessité de réviser ou de compenser une faiblesse, viennent à bout de nombreux week-end. C'est évident, mais peut-être utile à préciser : tous les cours sont obligatoires. En deuxième année les élèves partent en stage en entreprise. Le stage est important pour l'obtention du diplôme d'ingénieur, lui-même précieux lors d'une éventuelle reconversion ultérieure.

Les futurs pilotes de chasse vivent auprès de leurs camarades qui se destinent à l'aviation de transport militaire, aux hélicoptères ou à la filière des officiers mécaniciens.⁷

L'École de l'air est un véritable campus aéronautique, qui a développé des partenariats avec de nombreuses entreprises du complexe militaro-industriel français et plus largement avec les entreprises du monde de l'aéronautique comme la célèbre firme française Dassault Aviation. D'autres partenariats ont été établis avec des universités ou des établissements d'enseignement supérieur comme l'I.E.P. d'Aix-en-Provence ou l'université de Californie-Berkeley.

Insigne de l'École de l'air. Source libre



A l'issue de leur scolarité, les jeunes pilotes partent approfondir leur formation pour obtenir leur qualification sur tel ou tel type d'appareil. Il faut beaucoup de temps pour former un pilote de chasse.

III/ Et pour les filles ?

Les avions n'ont pas de sexe et les qualités nécessaires à leur parfaite maîtrise, encore moins ! Aujourd'hui, plus rien n'empêche une jeune fille de chercher à devenir pilote de chasse, si ce n'est, parfois, de l'auto-censure.

Dans la chasse française, des femmes talentueuses volent aujourd'hui. La voie est ouverte, il suffit de les suivre. Voici quelques noms à connaître :

Caroline Aigle, a été la première femme pilote de chasse en 1999. Née en 1974, elle intègre l'École Polytechnique en 1994 puis rejoint l'École de l'Air en 1997. Elle est brevetée pilote de chasse en mai 1999 et part à Orange pour effectuer sa formation sur Mirage 2000. En 2005, elle commande l'escadrille SPA 57. Elle est emportée en 2007 à 32 ans par un cancer.

⁷ Eux-mêmes serviront dans l'armée de l'Air mais aussi dans la Marine sur le porte-avions *Charles de Gaulle*.

Virginie Guyot est née en 1976. Elle entre à l'École de l'Air en 1997 après ses années de classe préparatoire. En 2002, elle rejoint la base aérienne de Reims pour piloter un Mirage F1 CR. Elle participe ensuite à différentes opérations extérieures. Elle est promue au grade de commandant en 2009 et intègre la patrouille de France. Le 25 novembre 2009, elle en devient le chef. Elle est donc la première femme au monde à commander une patrouille acrobatique.

Virginie Guyot en 2011 à Bourges lors d'un meeting aérien. Source libre



Claire Mérouze est née en 1986. Elle entre à l'École de l'Air en 2005 puis rejoint la base aérienne de Saint-Dizier. Elle est la première femme qualifiée sur Rafale. Elle est actuellement capitaine.

Anne-Laure Michel, actuellement lieutenant-colonel a volé sur Mirage F1. Elle a servi en Afghanistan

Il y a aujourd'hui quinze femmes pilote de chasse dans l'armée de l'air française. Beaucoup d'autres se destinent à piloter des avions de transport ou des hélicoptères. Les promotions de l'École de l'Air sont de plus en plus féminisées.

* * *

Alors, oui, devenir pilote de chasse c'est difficile. Oubliez *Top Gun* ! Il faut sans doute une vocation au départ et il faut aussi de nombreuses qualités physiques et intellectuelles qu'il s'agit de développer et de pousser très loin. Néanmoins, les principales qualités qui permettent de rendre le rêve possible sont à la portée de tous : **l'envie d'apprendre et de réussir, le courage, l'opiniâtreté**. Des qualités que tous au lycée peuvent cultiver !

Au programme en septembre prochain :

« *Le V.B.C.I. qu'est-ce que c'est ?* »

Lycée Jean-Pierre VERNANT

JPV FOCUS DÉFENSE n°4 – juin 2018 – Mensuel

Responsable de la publication : Christine Margerand - Proviseur

Rédacteur : Thibault Richard, référent Défense

Contact : thibault.richard@ac-versailles.fr