

Entretien avec le Capitaine Nicolas, pilote de chasse de
l'Armée de l'Air et de l'Espace.



Crédit: Armée de l'Air.

Panthéon-Sorbonne Défense Sécurité & Citoyenneté : Tout d'abord pouvez-vous vous présenter ? Votre nom, votre âge, votre grade et affectation ?

Capitaine Nicolas : Je suis le Capitaine Nicolas, j'ai 38 ans, je suis pilote de chasse, actuellement instructeur et commandant d'escadrille à l'École de Chasse sur la base aérienne 709 de Cognac en Charente.

PDSC : Quand avez-vous su vouloir devenir pilote de chasse ? Qu'est-ce qui vous a le plus influencé ?

CNE Nicolas : Mon père pilotait pour le loisir des avions de tourisme en aéroclub et m'a emmené dès l'âge de 7 ans comme passager. J'ai eu la chance que mes parents puissent m'offrir des cours de pilotage, et rapidement j'ai souhaité devenir pilote. L'instructeur qui m'a formé jusqu'à mon brevet de pilote privé était un ancien pilote de chasse à la retraite, qui au fil de ses récits m'a tout naturellement donné l'envie de devenir pilote de chasse. J'avais aux alentours de 14 ans.

PDSC : Quel parcours avez-vous suivi ? De la formation civile à militaire.

CNE Nicolas : Une fois mon brevet de pilote privé obtenu, j'ai eu un Baccalauréat S, à l'issue duquel j'ai passé une année de DEUG¹ Math/physique/chimie à l'université de Jussieu Paris 6, durant laquelle j'ai passé et réussi les tests de sélection pour l'accès à la formation d'EOPN (Élève Officier du Personnel Naviguant).

PDSC : Quelles qualités sont requises ? En outre, en quoi consiste la formation d'un pilote de chasse ?

CNE Nicolas : La première est sans doute, être passionné, car la formation est très exigeante. Même si au début il est difficile de toucher du doigt ce que peut être une vie de pilote de chasse, la passion permet de garder une motivation qui doit rester intacte à tout moment pour avancer dans cette longue formation parsemée de hauts et de bas. Pour être pilote de chasse, il faut être travailleur, persévérant, curieux, pragmatique et aimer l'esprit de corps. Cette dernière qualité est essentielle pour évoluer au début, au sein d'une promotion avec qui l'on partage la majorité de son

¹ Diplôme d'études universitaires générales

temps avant d'arriver en escadron, où les membres de celui-ci deviennent comme une deuxième famille.

La formation commence par quelques mois de formation initiale militaire et de formation d'officier, avant de suivre la formation pour l'obtention du brevet de pilote de ligne théorique. Ensuite, il y a la formation en vol sur Grob¹ où une orientation est faite, entre l'aviation de chasse ou de transport. Pour la voie « chasse » la formation se poursuit sur Cognac, mais sur PC21² afin d'obtenir le brevet de pilote de chasse et ensuite d'effectuer une phase de transition opérationnelle, avant d'être affecté en escadron de chasse. Une fois cette affectation connue, il faut se faire transformer sur la machine (Mirage 2000 ou Rafale) avant d'arriver en escadron.

Pour accéder à cette formation il y a 3 parcours. Celui que j'ai emprunté est celui d'officier pilote à carrière courte, sous contrat. Il amène jusqu'à la quarantaine à l'issue de laquelle il faut penser à la reconversion dans le civil. Le deuxième est destiné aux officiers à carrière longue dont le but est d'avoir de hauts postes de commandement dans les armées. Il faut alors, effectuer des études supérieures avant d'intégrer l'École de l'Air sur concours, où trois années seront ensuite nécessaires avant de débiter la formation en vol. Enfin, il y a une voie interne pour des sous-officiers qui en changeant de corps pour devenir officier peuvent postuler à la spécialité de pilote. Quel que soit la voie empruntée, la partie commune de formation en vol, avant d'être affecté en escadron dure environ trois ans. Une fois intégré en escadron ce n'est pas fini, il faut devenir pilote de combat opérationnel, puis sous-chef de patrouille et enfin Chef de patrouille et ce au bout de plusieurs années.

PDSC : Quelles sont les perspectives d'évolutions hiérarchiques ?

CNE Nicolas : En fonction du type de recrutement elles sont multiples. Pour les officiers de carrières, le corps des officiers généraux est accessible, pour les meilleurs, avec des postes de Chef d'état-major de l'Armée de l'Air et de l'Espace où même Chef d'état-major des armées.

¹ Avion de formation à hélice biplace.

² Le Pilatus PC 21 est un avion d'entraînement spécialement destiné à la formation des pilotes de chasse.

PDSC : Comment décririez-vous les sensations de vol ? Par exemple la première fois que vous avez franchi le mur du son ?

CNE Nicolas : Bizarrement, il n'y a aucune sensation physiologique ressentie lors du passage du mur du son. La seule sensation particulière qui peut être remarquée, lors de vitesse extrême proche ou dépassant Mach 2 (soit environ 2400 km/h), est la chaleur au travers de la verrière dû à l'échauffement de l'air autour du cockpit, pouvant atteindre 135°C.

Des sensations physiques extrêmes sont ressenties lors de vols de combats, où l'on peut manœuvrer l'avion sous un facteur de charge de 9G¹, soumettant le corps à une très grande pression, malgré les tenues spécifiques. Cela nécessite des manœuvres respiratoires et de contractions musculaires particulières pour éviter au sang de descendre massivement dans le bas du corps privant le cerveau d'une alimentation optimale pouvant aller jusqu'à l'évanouissement. Lors de combats, les sensations que procurent la puissance des avions de chasses sont exceptionnelles, permettant de passer en quelques secondes de 1500m d'altitude à plus de 15000 m.

PDSC : Pourriez-vous retracer un historique de vos affectations et des opérations sur lesquelles vous avez été déployés ?

CNE Nicolas : J'ai été déployé 5 fois au Tchad dans le cadre des missions Épervier et de l'EUFOR². Également en Afghanistan sur la base de Kandahar, en Italie et en Crète dans le cadre des missions effectuées en Lybie, en Lituanie dans le cadre des missions de l'OTAN assurant la surveillance des territoires de la Lituanie, de la Lettonie et de l'Estonie. J'ai également participé à des missions dans le cadre de la lutte contre Daesh en Irak et en Syrie depuis les Émirats Arabes Unis et depuis la Jordanie. Au total, je cumule près de 200 missions de guerre.

Durant ma formation, je suis passé par Salon-de-Provence, Cognac, Tours, et Cazaux. J'ai commencé ma carrière opérationnelle à Colmar, puis je suis passé par Reims et Mont-de-Marsan avant d'arriver à Cognac.

¹ Les G sont des multiplicateurs de masses dues aux accélérations ou décélérations. En d'autres termes, 9G signifie que le poids de la personne est multiplié par 9. Des tenues spécifiques sont donc essentielles pour éviter les pertes de connaissances.

² European Union Force, ici déployé au Tchad et en République Centrafricaine en 2014.

PDSC : Vous avez fait partie de l'escadron Normandie Niémen, pourriez-vous nous raconter votre expérience en son sein ?

CNE Nicolas : C'était ma première unité puisque j'y ai été affecté en 2005, donc à l'époque sur Mirage F1. J'y ai fait mon début de carrière opérationnelle jusqu'en 2009, où l'escadron a été mis en sommeil. En tant que dernier officier tradition en fonction, j'ai eu l'honneur d'être désigné pour partir porte-drapeau à Moscou à l'occasion des 65 ans de la victoire de la Seconde Guerre mondiale, où étaient invitées toutes les Nations alliées de la Russie. J'ai ressenti une grande fierté de partager



Crédit : Katsuhiko Tokunaga, un Mirage F1 aux couleurs du Normandie Niémen.

cette histoire commune, et j'ai eu la chance de rencontrer des vétérans, que ce soit des mécanos ou des pilotes ayant participé aux différentes campagnes. Ils ont pu nous raconter cette époque si particulière. Il y a un fossé énorme sur la façon dont étaient menés les conflits par rapport à maintenant, mais les deux générations arrivent à être impressionnées par la manière dont travaille l'autre. C'est une belle expérience d'avoir pu partager avec ces anciens et de ressentir ce lien du fait d'être pilote et d'avoir appartenu au Normandie Niémen. Il y a vraiment une notion de famille à partir du moment où l'on fait partie cette unité, que ce soit dans l'Armée de l'Air française ou russe. Je suis allé deux fois en Russie. La première fois pour faire porte-drapeau du Normandie Niémen aux couleurs de la France sur la Place Rouge ce qui a forcément donné une dimension toute particulière

à l'évènement. Mon deuxième déplacement en Russie fut dans le cadre d'un exercice bilatéral où j'ai pu effectuer des vols avec des MIG-29 sur le territoire russe. À l'époque j'étais sur Mont-de-Marsan, au sein de l'ER 2.33 Savoie, mais les Russes sachant que l'on était des anciens du Normandie Niémen, nous ont accueilli « comme des rois ». Nous étions leurs frères d'armes, parce que l'on avait cette histoire commune. Cette ferveur autour du Normandie-Niemen se ressent également chez les civils, car l'épopée du Normandie Niémen en Russie est connue de tous, il y a

même des écoles qui en porte le nom. Certaines histoires de l'époque, continuent de fédérer la population autour de cet esprit de fraternité qui tourne autour du Normandie-Niemen. À l'époque des campagnes de Russie, lors d'un vol de liaison sur Yak, alors que l'avion eu une panne moteur, le pilote décida de ne pas évacuer l'avion en vol afin de rester jusqu'au bout avec son mécanicien russe, qui lui n'avait pas de parachute. Cette histoire est un symbole fort qui fut matérialisé par la création d'une stèle devant le Musée de l'Air et de l'Espace au Bourget à l'effigie de l'équipage. Cette histoire fait partie du patrimoine culturel russe et est enseigné dans les écoles russes. Quand on arrive là-bas c'est ce qui compte, et ça ouvre toutes les portes. Pour terminer je suis retourné au Normandie Niémen en 2015 sur Rafale. C'est une fierté d'avoir effectué 2 passages au sein de cette prestigieuse unité.



Crédit : Album personnel du Capitaine Nicolas lors d'un vol en Russie.

PDSC : Cette fierté doit se retrouver également lorsque vous défilez au 14 juillet ou plus récemment lorsque vous recevez la légion d'honneur ?

CNE Nicolas : Evidemment, c'est un honneur pour tout le monde de pouvoir défiler sur les Champs-Élysées. J'ai eu la chance d'y être porte-drapeau de nouveau. C'est un honneur particulier, d'abaisser le drapeau devant le Président. La place de porte-drapeau est très honorifique parce que

c'est la place la plus regardée dans un défilé. 2014 était l'année où le Mirage F1 fut retiré du service, et la base de Mont-de-Marsan faisait partie des bases choisies pour défiler, car toutes ne le peuvent pas. Il y a un roulement chaque année. Le drapeau qui représentait la base aérienne de Mont-de-Marsan était celui de la 33ème escadre à laquelle j'appartenais. J'avais donc demandé à faire porte-drapeau, pour qu'il soit porté par un membre de l'unité d'autant plus dans le cadre de la fin du F1, puisque c'était la dernière fois qu'il volait. Ces deux cérémonies, en Russie et sur les Champs-Élysées, ont été deux moments extrêmement émouvants. Le fait de recevoir la légion d'honneur est également un moment extrêmement gratifiant au regard de toutes les autres récompenses. C'est la récompense de l'engagement, et il est toujours agréable de voir que l'institution valorise cet engagement. C'est une récompense qui n'est pas donnée à tout le monde et donc un honneur sans commune mesure de la recevoir.

PDSC : Quel est la routine sur une base militaire française en opération extérieure ? Pouvez-vous librement en sortir et quelles y sont les occupations ?

CNE Nicolas : De plus en plus, les territoires sur lesquels l'Armée de l'Air et de l'Espace se déploie, sont soumis à des risques d'attaques envers les forces françaises via des actes terroristes interdisant de plus en plus les déplacements sur les territoires en question. La vie au quotidien se concentre sur la préparation des missions ainsi que l'entretien physique via la pratique du sport.

PDSC : Quels sont les relations avec les civils ? Comment perçoivent-ils la présence française dans les pays où vous êtes allé ?

CNE Nicolas : Dans les pays où nous sommes déployés, afin d'intervenir de manière projetée, comme en Jordanie où nous sommes déployés pour opérer en Syrie, tout se passe très bien. Par contre dans les pays où l'armée est implantée pour intervenir directement sur ce territoire, la relation y est parfois plus compliquée. Parfois la population locale peut voir l'intervention d'un pays étranger sur son territoire comme une sorte d'atteinte à sa souveraineté. Heureusement, l'ensemble des populations ne pensent pas ainsi. Personnellement, je n'ai jamais été confronté directement à ce genre de personnes. Quand on avait la possibilité de sortir, puisque maintenant sur les Bases Aériennes Projetées, les gens n'ont plus ou quasiment plus le droit de sortir, il y avait des

consignes claires qui nous évitaient de rencontrer des populations qui auraient pu ne pas nous être amicales.



Crédit : Album personnel du Capitaine Nicolas au Tchad

PDSC : Vous avez piloté différents appareils, pourriez-vous brièvement les présenter ? Leurs utilisations, leurs capacités, et votre ressenti en passant du Mirage au Rafale.

CNE Nicolas : J'ai commencé sur Mirage F1CT, héritier du F1C qui avait été créé lors de la Guerre Froide pour être un intercepteur supersonique de Bombardier stratégique russe. La version CT était également utilisée pour des missions air-air et particulièrement pour tenir la permanence opérationnelle dont le but est la surveillance, l'intervention et l'assistance h24 7j/7 dans l'espace aérien français. Mais la mission principale du Mirage F1 CT était l'attaque et l'appui de force au sol. J'ai également piloté des Mirage F1CR dont la mission principale était le recueil de renseignements par la prise d'images via des caméras et POD¹ de reconnaissance, ainsi que par du recueil de signaux électromagnétiques afin de déterminer la nature, l'activité et le positionnement des systèmes sol-air ennemis. J'ai été instructeur sur Mirage F1B pour transformer les jeunes pilotes

¹ Le Pod Reco-NG entre en service à partir de 2009. Il constitue une amélioration des capacités de reconnaissance photographique.

fraîchement brevetés pilotes de chasse, avant qu'ils arrivent en escadrons opérationnels.

À la fin du Mirage F1 qui a été retiré du service en 2014, j'ai basculé sur Rafale C, qui est un avion omni-rôle. Il est capable dans une même mission de faire une mission air-air afin d'acquérir la supériorité aérienne sur une zone, puis d'effectuer une mission d'appui au sol ou de frappe air-sol à l'aide d'un large panel d'armement. À lui seul, le Rafale est capable de faire de l'« entry force » chez un ennemi. Il est capable de faire de la reconnaissance, comme de la dissuasion nucléaire, mais cette fois uniquement pour le Rafale B utilisé par les escadrons stratégiques. Le Mirage F1 restera mon premier avion et mon avion de cœur avec lequel j'ai eu mes plus beaux souvenirs aéronautiques, un avion d'ancienne génération mais avec lequel on faisait corps dans le pilotage. Le Rafale est une formidable machine de guerre qui donne des capacités hors normes avec une efficacité redoutable. Ce changement d'avion a été une réelle remise en question avec un immense investissement en termes de travail, mais en retour une énorme satisfaction.

PDSC : De quelle durée est la carrière active d'un pilote ? Et quelles sont ses options à la fin de celle-ci ?

CNE Nicolas : Dans mon cas, en tant qu'officier sous contrat, j'ai la possibilité de partir de l'institution avec une pension en 2022 à l'âge de 40 ans, après 21 ans de service. Actuellement, je pourrais repousser ce départ de 6 ans, mais j'arriverais à ma limite de temps de service en tant qu'officier sous contrat. Cependant, je pourrais avoir la possibilité, en fonction de mes souhaits et des besoins de l'armée, d'aller jusqu'à la limite d'âge dans mon grade ce qui m'amènerait à 52 ans. Il y a au final pleins d'options au sein de l'armée.

PDSC : Que pensez-vous du futur de l'Armée de l'Air ? Par exemple avec le programme d'avion de chasse européen de sixième génération SCAF¹ ou l'évolution croissante de l'utilisation de drones ?

CNE Nicolas : Il est difficile à admettre pour un pilote que les drones soient un bien et qu'ils fassent partie de l'avenir de l'aviation, mais c'est une réalité nécessaire, d'autant plus que les intelligences artificielles vont évoluer rapidement afin d'augmenter de plus en plus les capacités

¹ Système de Combat Aérien du Futur. Il s'agit d'un projet européen depuis 2018, pour la fabrication d'un avion de combat de 6^{ème} génération. Le projet est notamment le fruit de la coopération de l'Allemagne, la France et l'Espagne.

opérationnelles des appareils. Quant au SCAF, je ne suis pas dans les dossiers des États-majors qui sont en train d'établir les cahiers des charges de ces projets. Je sais que c'est en pleine réflexion, et je ne la suis que par la presse ouverte aéronautique. Il n'en reste pas moins qu'il y a une énorme ambition sur ces projets d'avions de 6ème génération. Les Américains ont leurs propres projets similaires au SCAF, car cela prend de plus en plus d'importance.

PDSC : Pourtant il y a des pays qui ne s'intéressent que peu à ces nouvelles générations et qui sont parfaitement satisfaits avec les avions de 4ème ou 5ème génération qui sont exportés.

CNE Nicolas : Certains pays n'ont pas le besoin de se lancer dans des projets qui sont extrêmement coûteux. Les États-Unis ou des associations de pays, comme pour le SCAF, peuvent se permettre d'investir dans ces projets qui seront incontournables dans le futur. Malgré tout, effectivement les États-Unis sont capables de retrofiter¹ le F15 dans sa Version EX qui propose de belles capacités.

Dans le cadre du domaine spatial, et tout comme le SCAF, je n'ai qu'une vision limitée qui m'est donné grâce à la presse spécialisée, mais les ambitions et l'investissement dans ce domaine ne font aucun doute, entre autre dans le cadre du renseignement. C'est d'ailleurs bien pour ça que l'Armée de l'Air est devenue « l'Armée de l'Air et de l'Espace ». Il y a clairement une ambition de se tourner vers l'espace, étant conscient que c'est un enjeu stratégique incontournable pour les années à venir.

PDSC : Vous pensez qu'à l'heure actuelle l'Armée de l'Air française a les moyens de rester dans ce cercle des grandes puissances aériennes ?

CNE Nicolas : Oui, au niveau technologique, il y n'y a pas de doute sur le fait que nous continuons à évoluer dans le bon sens. Même si à une époque il y a eu des critiques quant au niveau du Rafale lorsqu'il est sorti, mais les standards ont rapidement su évoluer face aux besoins opérationnels et aux engagements de nos armées. Il assume maintenant pleinement son niveau d'avion omni-rôles qui est capable d'enchaîner tous les types de missions au sein d'un même vol. C'est d'ailleurs ce qui bluffe toutes les autres nations et c'est pour nous un point fort. Aussi bien les États-Majors que les politiques ont compris les besoins de l'avenir et vont pousser pour continuer à progresser dans l'excellence technologique qui est celle des industriels français. Après, bien entendu, à nous seuls

¹ Retrofiter s'entend comme la mise à niveau de matériels de combats avec des technologies plus récentes.

nous ne pouvons pas rivaliser contre de très grosses nations qui ont un volume d'armement incomparable. Cependant, nous occupons une place primordiale au sein de nos alliances, et nous demeurons à la pointe de la technologie ce qui nous assure notre place parmi les grandes nations de l'aéronautique.

PDSC : Un dernier mot pour peut-être, ou possiblement, une lectrice ou un lecteur qui souhaiterait devenir pilote de chasse un jour ?

CNE Nicolas : Le métier de pilote est plein de satisfaction, mais est aussi très particulier. Avant de se lancer cela peut être intéressant de rencontrer des pilotes pour partager leurs expériences. Pour cela les meetings sont des événements très enrichissants. Depuis peu et notamment avec la crise de la Covid-19, l'Armée de l'Air et de l'Espace a créé <https://www.myjobglasses.com/> qui est un forum de discussion avec des militaires de toutes spécialités dont des pilotes de chasse, et de la patrouille de France. Une fois que la décision est prise il faut persévérer, ne rien lâcher car à la fin la récompense est si belle ! Comme on dit chez nous : « Et à la chasse...bordel ! ».



Crédit: album personnel du Capitaine Nicolas lors d'un vol en formation sur Mirage F1.

PDSC remercie grandement le Capitaine Nicolas pour avoir accepté de répondre à nos questions, ainsi que pour avoir partagé avec nous quelques photos.