

# L'ESCADRON ESTÉREL



*Des Airbus sous uniforme*

L'escadron de transport 3/60 « Estérel » est la seule unité de l'armée de l'Air à être dotée d'avions long-courrier. Des missions de plusieurs heures à bord d'un Airbus, voilà le quotidien de cette unité au service des Armées. Employé pour la projection de force, l'escadron de transport est aussi sollicité pour l'aide humanitaire.

PAR PHILIPPE NÔTRE

Mise pour emploi auprès du commandement des forces aériennes (CFA), l'escadron de transport 3/60 « Estérel » est une unité du transport aérien militaire qui relève de la brigade aérienne d'appui et de projection (BAAP).

L'escadron dont les installations sont situées sur la base aérienne 110 de Creil, dans l'Oise, dispose d'une flotte de cinq avions Airbus (trois A310-300 et deux A340-200). Particularité : les moyens aériens mis en œuvre se trouvent à l'aéroport de Roissy-CDG, unique site d'accueil possible, ce qui oblige lors d'un départ en mission à l'équipage de ne pas passer par l'escadron à Creil. « Compagnie aérienne des armées », l'escadron assure une alerte à 12 h sur n'importe quelle destination.

Ces dix dernières années, l'unité s'est particulièrement illustrée sur le théâtre d'opérations afghan (aéroports

de Kaboul et de Bagram) et plus récemment au Mali.

On retiendra également, en février 2011, le rapatriement de quelque cinq cents ressortissants français de Libye par deux Airbus de l'« Estérel ». Quelques semaines plus tard, c'est l'intervention d'un appareil de l'escadron au Japon suite aux événements tragiques de Fukushima. Cette mission visait à transférer des ressortissants français et européens à Séoul, en Corée du Sud, suite à l'explosion de la centrale nucléaire. En août 2014, un A340 est dépêché à Erbil, en Irak avec 20 tonnes de matériel de secours pour apporter un soutien humanitaire

▲ Peinture tricolore, « République Française » inscrit sur le fuselage, les gros porteurs de l'armée de l'Air ne passent pas inaperçus.  
© R.Nicolas-Nelson/Armée de l'Air

aux populations civiles déplacées en situation de grave péril au Kurdistan irakien (au nord du pays). Sur cette mission irakienne, les équipages français devaient composer avec des températures caniculaires et des sommets de montage élevés rendant les approches délicates.

## Des missions dépendantes de l'actualité

Comme beaucoup d'escadrons de l'armée de l'Air, les missions se succèdent à un rythme soutenu à l'ET 60 « Estérel ». À titre indicatif, l'escadron réalise en moyenne plus de 500 heures de vol chaque mois. Il faut toutefois différencier les types de missions. En temps normal, l'activité se résume à des transports au profit des forces armées et à l'instruction du personnel navigant au sol et en vol.

En temps de crise, les opérations sont également multiples puisque l'escadron a en charge la projection des forces au profit des armées, le transport stratégique inter-théâtre sur longue distance et apporte un soutien logistique aux armées. Les équipages des Airbus sont les seuls à pouvoir partir rapidement tout en transportant de fortes charges. Le C-160 Transall ou le C-130 Hercules, ont une vitesse et une capacité de charge bien inférieures. Ainsi, l'« Estérel » a participé aux opérations Oryx (Somalie), Epervier (Tchad), Pamir (Afghanistan) ou Serval (Mali).

Ici, pas de train-train, les équipages de l'escadron de transport vivent au rythme de l'actualité. Dès qu'il se passe quelque chose dans le monde, la France envoie des avions de transport de l'armée de l'Air. Un équipage peut partir « au pied levé » en Irak pour emmener du fret, des vivres et des médicaments au profit de la population civile.

Tandis qu'un autre appareil est mobilisé pour l'acheminement de personnels militaires pour une relève au Mali dans le cadre de l'opération Barkhane.



Ces missions comme celles-ci illustrent le quotidien des pilotes de transport militaire. Les pilotes aiment le travail en équipe et la possibilité d'effectuer des missions dans des endroits reculés.

Métier peu connu par le grand public et par les non-initiés, les équipages travaillent souvent dans l'ombre des pilotes de chasse. Pourtant, le métier de « transporteur » est un maillon indispensable dans le dispositif de

▲ Pilote de transport militaire, c'est accepter de partir au pied levé à n'importe quel instant en fonction de l'actualité. © Armée de l'Air

▼ Equipage dans le cockpit de l'A340 : c'est un avion complet, bien équipé, qui possède une grande sécurité en termes de moyens de navigation.  
© R.Nicolas-Nelson/Armée de l'Air





48 ans d'existence



L'escadron de transport « Estérel » est créé en mai 1968 sous la désignation 2/60 sur la base aérienne de Vélizy-Villacoublay. Il prend alors en compte le Douglas DC-8 affecté précédemment au Groupe de liaisons aériennes ministérielles (GLAM), stationné sur l'aéroport du Bourget. Les missions de cette nouvelle unité sont élargies au transport de passagers et de fret à longue distance. L'emblème de l'escadron représente un DC-8 sur fond de globe terrestre et une ligne qui fait le tour de celui-ci en passant par la France. Entre 1970 et 1972, deux autres DC-8, issus de la compagnie UTA, viennent renforcer les capacités de l'« Estérel ». Un dernier appareil suivra en 1976. Entretemps, le transfert des activités techniques de la compagnie UTA sur le

nouvel aéroport de Roissy-CDG entraîne celui des avions de l'escadron sur cette plateforme. Au début des années 1980, l'armée de l'Air exploite donc deux DC8-55 et deux DC8-62. Elle décide d'acquérir deux nouveaux appareils de ce type qu'elle fait remotoriser (moteur CFM56) ; deux DC8-62 sont également remotorisés. L'escadron se sépare dans le même temps des deux avions les plus anciens (DC8-55) ne répondant plus aux anti-bruit.

Les années 1990 verront une augmentation de l'activité de l'escadron pour le soutien des forces françaises déployées au quatre coins du monde, et en dépit de l'interruption des essais nucléaires dans le Pacifique. La dernière Caravelle sera prise en compte par l'« Estérel » (1988 à 1992), puis deux Airbus A310 seront réceptionnés, suivis d'un troisième en 2001, alors que la flotte des DC8 diminuera progressivement jusqu'à son extinction en 2004. En 2006, l'escadron réceptionne deux Air

l'armée de l'Air. Qu'elles soient militaires ou humanitaires, les missions sont très enrichissantes humainement.

### Des équipages aguerris

Au vu des lieux de missions, la particularité de l'escadron est incontestablement les vols long-courriers notamment en direction de l'Afrique. Avec des trajets qui durent généralement plusieurs heures, les pilotes ne réalisent que peu d'atterrissages et de décollages. Ils sont donc pour la plupart d'entre eux expérimentés et sont tous affectés sur la base du volontariat. L'escadron regroupe près de 160 personnes dont 44 pilotes; certains d'entre eux possédant la double qualification.

Beaucoup sont des transporteurs ayant travaillé dans des unités tactiques de transport et ont la qualification de commandant de bord. Les équipages affectés sur A310 ont notamment plusieurs centaines d'heures de vol sur Casa, Transall ou Hercules. En revanche sur A340, on peut trouver des pilotes qui sont "ab initio", des

## Questions à...



**Lieutenant-colonel Amaury Colcombet**  
Commandant l'escadron de transport 03.060 « Esterel », stationné sur la base aérienne de Creil.

**Colonel, pouvez-vous nous décrire les moyens aériens de l'escadron, et que recouvre précisément le périmètre de vos missions ?**

L'Esterel est l'escadron de transport stratégique de l'Armée de l'air, c'est-à-dire en charge du premier segment de déploiement des forces militaires. Ce premier segment s'effectue entre le lieu de stationnement des forces (France, souvent métropolitaine) et l'aéroport international accessible le plus proche du lieu des opérations. Un deuxième segment, le déploiement dit tactique, intervient ensuite, et est du ressort des autres escadrons de transport de l'Armée de l'air. En ce qui concerne ce premier segment stratégique dont l'Esterel est en charge, il est réalisé à l'aide de trois Airbus A310-600 et de deux A340-200, stationnés à Roissy.

**À quoi tient la spécificité du domaine du transport aérien militaire à long rayon d'action ?**

Notre mission est spécifique par rapport à celle des autres transporteurs de l'Armée de l'air, parce qu'elle s'effectue sur avions à réaction, en espace supérieur (donc à haute vitesse et dans des domaines de vol restreints), comporte des temps de vol très étendus et des décalages horaires importants, et nécessite un environnement opérationnel (assistance sol) dont peuvent se passer nos camarades du transport aérien militaire tactique. Par rapport à l'aviation long-courrier civile, notre originalité tient à l'imprévisibilité du planning, à la diversité des destinations, et au caractère parfois dangereux des destinations ou du matériel transporté.

**Qu'en est-il actuellement du niveau d'heures de vol réalisé par les équipages, et à quel rythme travaillez-vous sur les missions extérieures ?**

Les relèves des troupes en opérations extérieures sont devenues un engagement quasi-permanent de l'escadron, du fait du nombre très important de militaires déployés en dehors de nos frontières. Nous enchaînons ainsi les relèves de l'opération Barkhane avec celles de l'opération Sangaris, puis celle de Chammal, en passant par des mises en place de troupes sur le territoire national au profit de Sentinelle, tout en assurant les relèves ultramarines vers Cayenne, Nouméa ou Papeete. En termes d'heures de vol, la moyenne n'est pas très élevée au regard des standards de l'aviation civile (aux alentours de 400 h), mais il faut prendre en compte à la fois le caractère souvent inopiné des missions, l'instabilité du planning, ainsi que la diversité des destinations. Un Personnel

► Chaque année, les Airbus de l'armée de l'Air réalisent plus de 400 missions qui permettent de transporter 110 000 passagers et acheminer 4 500 tonnes de fret. © A.Jeuland/Armée de l'Air





naviguant enchaîné des missions vers l'Asie avec des vols Afrique ou Pacifique. Cela demande une forte adaptabilité et une disponibilité importante, qui est une caractéristique de la fonction militaire, toutes armées confondues.

De plus, chaque personnel navigant occupe une fonction au sol qui permet à l'escadron de fonctionner, allant du chef des opérations au personnel en charge de la commande des prestations alimentaires.

**Quelles sont les qualités spécifiques demandées à un pilote de l'escadron et plus précisément au commandant de bord ?**

Par rapport à un pilote civil, le commandant de bord de l'Esterel a un vrai rôle de chef de mission. Il est responsable, d'un bout à l'autre de la mission, de son personnel, et doit faire preuve de beaucoup d'autonomie. Il doit comprendre l'intégralité de l'écosystème dans lequel il évolue, afin de débloquer des problématiques très variées, allant de l'autorisation de survol à la gestion de passagers blessés ou d'évacuation de ressortissants. Je suis fier de pouvoir dire que l'Esterel s'enorgueillit d'une tradition d'excellence qui date de l'époque où l'escadron détenait le record de la traversée la plus longue (Pointe-à-Pitre - Hao), à bord de ses DC8, sans GPS ni centrale à inertie. Cette tradition perdure aujourd'hui, et chacun met un point d'honneur à accomplir sa mission dans les meilleures conditions de sécurité, quel que soit le contexte, qui est parfois extrêmement exigeant. Cette exigence est partagée avec l'ensemble du personnel de l'Escadron, quelle que soit sa spécialité.

**Quel sera l'avenir de l'A340 lorsque le MRTT, combinant les fonctions de transport et de ravitaillement vol, entrera en service ?**

L'horizon lointain de la mise en service de tous les A330 MRTT dépasse mes prérogatives. Je peux simplement exprimer le fait que l'A340, que l'Armée de l'air a acquis l'an dernier après une période de leasing, a de beaux jours devant lui.



▲ Airbus de l'escadron de transport « Estérel » sur le tarmac de l'aéroport de Roissy Charles de Gaulle, lieu de stationnement des appareils de l'unité.  
© J.Fechter/ Armée de l'Air

◀ Trois Airbus A310-300 sont en ligne aujourd'hui. Ils ont volé auparavant aux couleurs de Turkish Airlines et de Royal Jordanian Airlines.  
© A.Jeuland/Armée de l'Air

► Irak 2014, province du Kurdistan : participation des forces aériennes françaises aux opérations humanitaires, deuxième rotation d'un A340.  
© R.Nicolas-Nelson/Armée de l'Air





## Comment devenir pilote de transport ?

### Les conditions à réunir

- être de nationalité française
- avoir plus de 17 ans et moins de 25 ans
- être titulaire du baccalauréat

### Formation

- instruction théorique du personnel navigant et formation militaire initiale à Salon-de-Provence
- enseignement à l'école de pilotage de l'armée de l'Air à Cognac (l'élève vole sur Grob 20)
- enseignement de spécialisation « transport » à l'école de l'aviation de transport d'Avord (l'élève vole sur Xingu).

### Recrutement

- officier de carrière, Ecole de l'air
- officier sous contrat du personnel navigant, contrat de 20 ans



L'escadron dispose d'un effectif de 44 pilotes ; certains possèdent la double qualification permettant de voler indifféremment sur l'A310 et l'A340. © EMA



## Le très long-courrier Airbus A340

Avion exploité comme moyen de transport à long rayon d'action (TLRA), l'Airbus A340-211 peut couvrir des distances allant jusqu'à 10 190 km (5 500 nautiques) avec des charges importantes pouvant atteindre près de 30 t, sans ravitaillement en vol et sans escale technique. Les deux Airbus A340 en service, avec les avions-ravitailleurs Boeing C-135FR, constituent la flotte des appareils de transport stratégique de l'armée de l'Air française. En temps de crise et sur faible préavis, ces appareils apportent un soutien logistique au profit des forces en particulier lors des grandes relèves hors métropole. Chaque année, les A340 de l'escadron réalisent environ 3 500 heures de vol, et 80% des vols sont dédiés au transport de passagers.

Les deux A340 ont été acquis en location\* avec un contrat de type PFI (Private Finance Initiatives) pour un coût global annuel de 25,8 millions d'euros. Notifié en juillet 2005, le marché inclut la mise à disposition et l'entretien des appareils. Ce mode d'acquisition offre des garanties de disponibilité et de préavis ainsi qu'une économie de l'ordre de 30% par rapport à une acquisition en propre.

Les deux A340 – propulsés par des réacteurs CFM-5C2 – ainsi acquis sont des appareils de la compagnie autrichienne Austrian Airlines dont la première mise en service date de 1995. Ils ont subi un chantier de modification avec, pour principal changement, une capacité passagers portée de 257 à 280 sièges. La sélection de l'A340 par la Direction générale de l'armement a été une bonne nouvelle pour l'armée de l'Air qui avait affiché sa préférence pour un quadriréacteur plutôt qu'un biréacteur de type A330. Le premier étant mois affecté lors de décollage à partir de terrain en altitude ou par forte chaleur. Les deux A340 sont vus néanmoins comme une solution pour combler le vide pour les besoins de transport à long rayon d'action de l'armée de l'Air, et seront finalement remplacés par l'A330 MRTT (encore appelé « Phénix ») actuellement prévu d'entrer en service en 2019. ✈

\*L'option d'achat des appareils a été levée à l'été 2015

jeunes officiers qui viennent d'obtenir leur qualification de transporteur sur bimoteur Embraer Xingu, à Avord.

La qualification type (QT) sur Airbus A310 s'effectue chez le constructeur à Toulouse, et celle sur A340 se déroule chez Air France à Roissy-CDG. L'escadron possède une escadrille d'instruction et d'entraînement (EIE) qui dispense la formation Zero Flight Time Training ou ZFTT (formation à temps de vol zéro) aux pilotes à l'instruction.

La formation initiale se faisant exclusivement sur simulateur, elle est ensuite complétée au sein de l'Estérel par quelques heures de prises en main des Airbus dans un cadre militaire. Des séances en vol consistant notamment en des tours de piste sur des aérodromes militaires ou civils, et en des vols où certaines manœuvres délicates

sont contrôlées manuellement (approche à vue ou approche sous forte pente). Sur les missions "à risque", les équipages – équipés de gilet pare-balles – doivent pouvoir exécuter un atterrissage sans ILS et avec de fortes pentes. Parfois même, un équipage peut atterrir de nuit tous feux éteints sur un terrain fermé à l'aviation civile. Près de 25% des vols sont réalisés de nuit. Par ailleurs, les équipages d'A310 sont formés aux procédures ETOPS (Extended Twin Operations), autorisant à un avion bimoteur de s'éloigner d'un aérodrome de déroutement d'une distance supérieure à celle pouvant être parcourue en 120 ou 180 minutes de vol monomoteur.

Enfin, il est à noter que les pilotes de l'avion présidentiel – un Airbus A330-200 – sont également formés au sein de l'escadron « Estérel ».

▲ Un Airbus A340 lors d'une grande relève des troupes françaises hors métropole. © EMA

◀ Toute mission nécessite un gros travail de préparation. Ici, le loadmaster en train de calculer les devis de masses. © R.Nicolas-Nelson/Armée de l'Air

▶ À l'instar des hôtes et des stewards des compagnies aériennes, le personnel militaire de cabine est au service des passagers. © Armée de l'Air

▼ L'écusson de l'escadron Estérel. DR

