

EPSILON - «un avion pédagogique»

L'EPSILON n° 1a été réceptionné par les écoles de l'Armée de l'Air en 1984, qui en seront dotées de 150 exemplaires. Cet avion vise à réduire les heures coûteuses du FOUGA-MAGISTER puis, enfin, à les supprimer.

Le général de corps aérien Henri GIMBERT, commandant les Ecoles de l'Armée de l'Air résume en quelques chiffres les avantages de l'opération. En prenant le FOUGA-MAGISTER comme base 1, voici quelques consommations d'avion biplace :

CAP 10 : 0,11 ; EPSILON : 0,22 ; FOUGA : 1 ; ALPHA JET : 1,4.

Et voici les coûts estimés "Pétrole + maintenance" :

CAP 10 : 0,16 ; EPSILON : 0,27 ; FOUGA : 1 ; ALPHA JET : 3,4.

Au total, 3,9 heures de vol d'EPSILON valent 1 heure de FOUGA-MAGISTER. Il s'agit d'une économie spectaculaire.

Comme toute grande entreprise, les Armées se doivent de veiller aux crédits qui leur sont confiés. Et comme dans la "parabole des talents", le fidèle serviteur sera celui qui les fait prospérer.

"Je pense que l'EPSILON sur lequel j'ai l'occasion de voler est une excellente plateforme pédagogique", dit le général GIMBERT, "avec des qualités de vol très intéressantes, de larges possibilités de démonstration et des réactions de petit chasseur. Son arrivée dans les Ecoles nous permet de faire des économies d'heures de FOUGA, sans bien sûr, altérer la qualité de la formation, bien au contraire".



3

- 1 - EPSILON - Version armée pour l'exploitation
- 2 - Le Général Henri Gimbert
- 3 - ALPHA JET

“Actuellement, le tronc commun pour tous les élèves pilotes, qu'ils soient destinés à la chasse ou au transport, c'est 90 heures de vol, après la sélection de 20 heures sur le petit CAP 10 qui élimine environ 35% des postulants.

Ce tronc commun comporte 26 heures de CAP 10 et 64 heures de FOUGA, sauf à l'Ecole de l'Air à Salon où les élèves officiers passent directement sur FOUGA. Ils y effectuent 145 heures de vol.

Dans une première phase, l'EPSILON ne fera donc que le tronc commun, la filière chasse se poursuivant avec 80 heures de FOUGA et 86 heures d'ALPHA JET (Contre 50 et 86 heures avec la filière actuelle à 4 avions).

Le général Henri GIMBERT constate que l'EPSILON est déjà, dans cette 1ère phase, une “machine à gagner de l'argent”. Mais ce monomoteur de 300 CV doit, à moyen terme, permettre une filière à deux avions, encore plus économique et plus rationnelle. Les élèves passeront directement d'EPSILON à ALPHA JET. Les heures onéreuses de FOUGA seront effacées. Pour le général l'expérimentation de cette filière à 2 avions doit s'effectuer rapidement, compte tenu du coût de l'heure du FOUGA. La mise en place définitive ne dépendra que du calendrier de livraison.

La “progression en 70 heures” prévue, peut être ainsi résumée:

- 1 - Pilotage d'accoutumance: 10 heures - 8 missions - test d'aptitude et laché.
- 2 - Pilotage de perfectionnement et voltige: 14 heures - 12 missions double commande, 2 missions en solo.
- 3 - Pilotage sans visibilité: 12 heures - 12 missions.
- 4 - Navigation, vol de nuit: 8 heures - 8 missions.
- 5 - Navigation HA/IFR: 6 missions.
- 6 - Vols de nuits: 5 missions double commande, un test, un laché, vol solo.
- 7 - Formation: 10 missions, un test, un laché formation.

Au total 70 heures pour 72 missions.

Le développement d'une version armée de l'EPSILON est en cours, pour des missions de police aux frontières.

L'appareil peut patrouiller durant 3 heures 50 à basse altitude à 190 noeuds avec caméra et, si nécessaire, armement. La disposition du poste de pilotage ressemble à celle des avions d'armes dont l'élève aura ensuite la responsabilité. Et l'installation d'oxygène le confine dans un environnement opérationnel.

N. Choukroun

