

Arpète formidable



SAINTES - TOKYO Parcours de Alain HOLFEIER (P69) c12

Saintes :
on est encore loin du décollage mais c'est là que tout se prépare. Tout ce qui s'est construit, forgé et développé pour ma vie future vient de ces deux années passées ensemble. Rien n'a été facile mais que de force, de richesse humaine et de valeurs ! Que de rencontres importantes, d'amitiés indéfectibles avons-nous développées durant cette période. Nous grandissions plus vite que les autres disais-je, ce qui nous a amenés à être mature très tôt. C'est cette maturité précoce qui m'a aidé dans mon voyage. La chance aussi était de la partie et elle compte, mais elle est utile lorsqu'on est préparé à la saisir.

Mes chers camarades,
10 Janvier 2014, 42 ans déjà. Je suis à Tokyo en train de dîner avec un ami d'enfance, André et je pense à cette journée de 1972 où j'ai traversé la France afin de vous retrouver tous pour cette grande aventure commune qui grâce à tout ce qu'elle nous a apporté a fait de nous des hommes avant les autres. SAINTES - TOKYO

Jacky m'a demandé de vous raconter ce long voyage.

Fin 1973, juste avant de nous séparer pour d'autres cieux, ma bonne place au classement final de la promo ainsi que l'opportunité offerte très rarement aux Arpètes m'a permis, avec CHAUMANDE et DUBOIS entre autres, de me présenter au concours de pilote.

Ma seule expérience de vol venait de nos quelques déplacements en NORATLAS ou en TRANSAL avec les Billy Boys.

Une préparation assidue me permet de franchir cette première étape. C'est là que tout commence.

Après la phase théorique de Joinville, j'ai rejoint en avril 1974 la base de Clermont Ferrand pour l'EFIPN (École de Formation Initiale du Personnel Naviguant). Nous étions 37, je crois, au début.

Re-préparation militaire intensive, Nous étions déjà formés à cela. Stage parachutiste à Pau et enfin le 4 septembre 1974 premier vol en CAP 10 pour la sélection en vol. Première étape d'une longue et difficile progression.

Le 21 janvier 1975 je fais, toujours à Clermont Ferrand au GE 313, mon premier vol en FOUGA - MAGISTER.

Un an plus tard, après de nombreux tests éliminatoires, je décroche ma place pour l'École de Chasse de Tours. Je suis sergent. Premier vol en T 33 le 29 mars 1976. La formation est difficile, en permanence ponctuée

de tests importants et éliminatoires pour la suite de la progression.

Le 18 août 1976 arrive enfin la première délivrance : le brevet de pilote de chasse.

Jean-François DUBOIS est sur la même ligne que moi pour recevoir le précieux sésame. Nous avions tout juste 20 ans. 20 ans et breveté Pilote de Chasse. Nos camarades de promo étaient plus âgés que nous. Les années d'arpêtes nous avaient bien aidés à franchir tous ces écueils.

Il n'y avait pas de place en escadre à cette époque pour les jeunes brevetés.

Direction Cognac de septembre 1976 à juin 1977 pour une période transitoire sur FOUGA au 4e escadron spécialement dédié à la préparation à la transformation opérationnelle.

Première campagne de tir à Mont de Marsan. En juillet 1977, enfin la porte de Cazaux, la 8e escadre de chasse s'ouvre pour nous.

Le 30 août, grand événement dans ma vie de pilote : premier vol en M IV (MYSTÈRE IV). Premier vol en monoplace : ce n'est pas l'instructeur qui va décoller l'avion mais bien moi. Moment inoubliable !

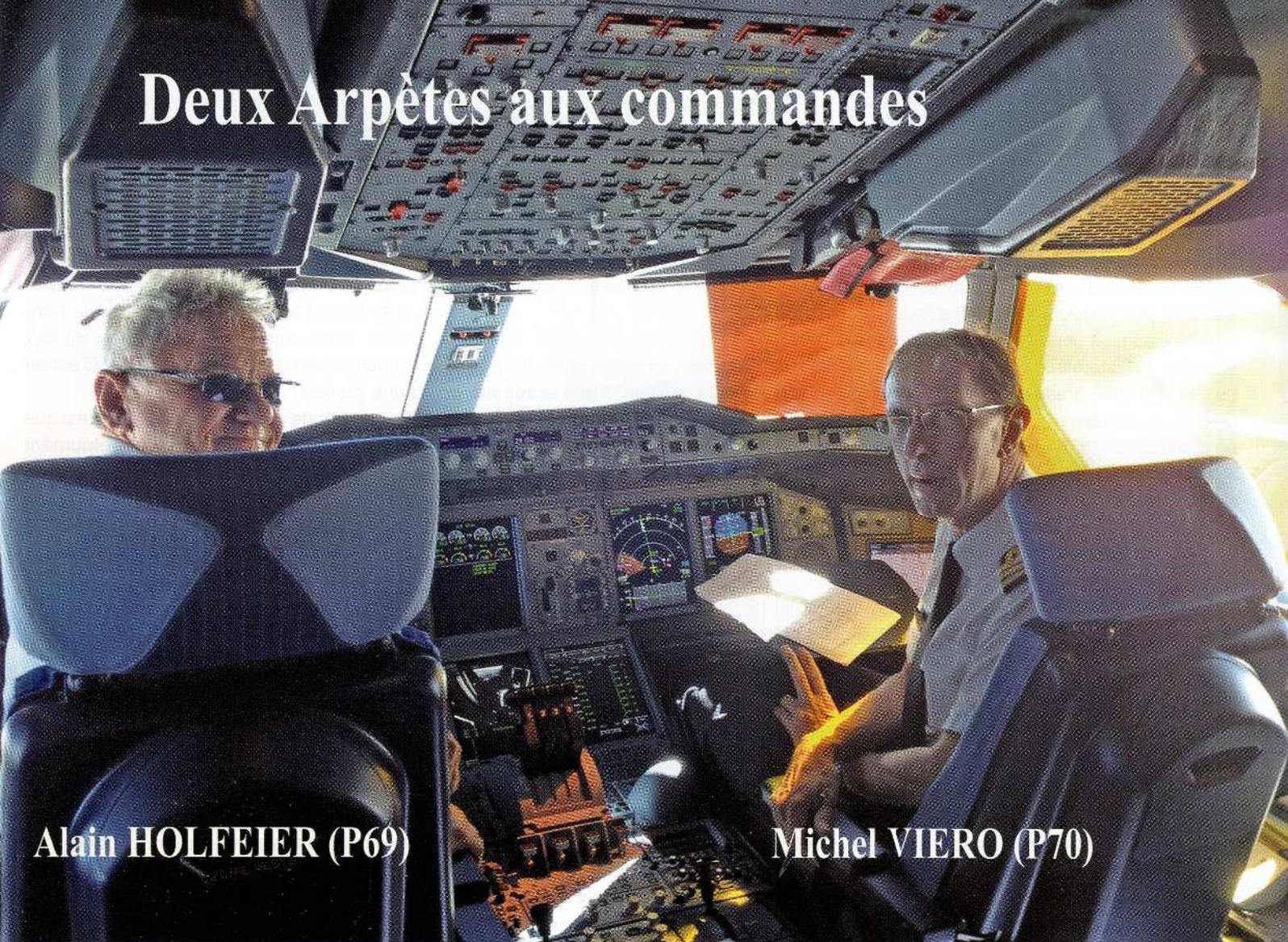
Encore et toujours des tests pour avancer car à la fin du stage c'est l'amphi : le choix des places en escadre. Grand moment. La chance m'a souri à nouveau ce jour-là, j'ai décroché une place à la 33e escadre de Reconnaissance de Strasbourg sur MIRAGE III R, c'était mon choix.

Le 19 décembre 1977, j'arrive enfin en Alsace sur la BA 124. J'ai été affecté à l'escadron 02/33 Savoie.

Je suis revenu à 100 km de chez mes parents ; cela faisait presque six ans que j'étais parti.

Quatre années d'instruction difficile viennent de s'achever et pourtant il faut tout recommencer. Direction Dijon, au fameux 2/2, l'aca-

Deux Arpètes aux commandes



Alain HOLFEIER (P69)

Michel VIERO (P70)

démie de la Chasse sur MIRAGE IIIB et BE pour la transformation sur ce bel avion.

Premier vol le 24 janvier 1978, décollage en 800 m, je n'avais pas encore vérifié que la PC était allumée que nous étions déjà en l'air avec le train rentré ! L'instructeur avait décollé l'avion, cela allait vraiment trop vite... recadrage.

Le 15 février : enfin le lâcher, personne derrière. Le stage est difficile et rien n'est gagné d'avance. Il faut s'accrocher.

De retour de Dijon, le 24 avril 1978 je monte seul à l'échelle de mon MIRAGE IIIR n° 341 pour mon lâcher. Réception inoubliable et humide à mon retour. Je suis toujours sergent. La progression se poursuit normalement. Je deviens sergent-chef le 1er mars 1979. Au terme d'une année d'instruction je deviens PO (Pilote Opérationnel), je suis donc capable d'effectuer en solo la mission principale de l'escadron.

Je deviens sous-chef de patrouille le 20 juin 1980. Je peux donc avoir la responsabilité d'un équipier à compter de ce jour.

En avril 1981 je suis muté au 01/33 Belfort qui est l'escadron du Petit Prince.

En juillet je deviens adjudant et après une formation intensive je décroche enfin le "bâton de maréchal" qu'ambitionne tout pilote de chasse, le brevet de chef de patrouille le 1er novembre 1981. C'est le couronnement de

huit années d'une progression difficile avec, comme vous l'aviez compris, une multitude de tests pour passer à la phase suivante.

Après le stage ORSA début 1982 je deviens aspirant le 1er mai. Il est temps pour moi de quitter l'escadre. Je choisis d'être instructeur à l'école de chasse de Tours sur ALPHA JET. J'y resterai jusqu'en mai 1984. Je suis sous-lieutenant le 1er novembre 1982.

Cette période fut pour moi une expérience très enrichissante de transmission du savoir au contact de jeunes très motivés. Le lâcher de son stagiaire est un moment plein d'émotion et de grande responsabilité.

On ouvre les mains et on laisse s'échapper l'oisillon. Grand moment de confiance aussi. Il aura fallu s'assurer qu'il vole bien et qu'il

retrouve le nid en toute sérénité.

Je retrouve à nouveau le Petit Prince et mon monoplace en mai 1984. La vie en escadron de combat me manquait. Tous ceux qui ont vécu cette expérience me comprendront. Je deviens lieutenant le 1er novembre 1984.

Grande révolution à la 33e E.R. Le MIRAGE III R laisse doucement la place au MIRAGE F1 CR. Le 1/33 est transformé début 1986. Nouveau challenge pour nous tous, car on passe du minitel au PC dernière génération.

Le 10 mars 1986 je décolle pour la 1ère fois mon F1CR n° 610. Une nouvelle ère s'ouvre à nous tous grâce aux nouvelles possibilités offertes par cet avion. Après une transformation au ravitaillement en vol c'est le départ le 28 décembre 1986 pour le premier Détam au Tchad.

Mirage F1CR n° 610



À nouveau un moment inoubliable, la rencontre avec l'Afrique. Paysages grandioses et le ciel nous appartenait. Ce n'était plus de l'entraînement. Chacun à sa place, mécaniciens, armuriers, photographes et pilotes unis dans une même équipe avec un professionnalisme considérable dans le seul but d'accomplir la mission. Et puis l'ambiance ! J'ai effectué un deuxième Détam en 1988. Ce fut, depuis toujours et jusqu'à aujourd'hui encore mes plus beaux moments aéronautiques et de fraternité.

Le 19 juillet 1988 grand pincement au cœur, ce jour devait arriver : dernier atterrissage en monoplace sur F1 CR. C'était le n° 611. J'ai 32 ans, déjà presque trop vieux. Il faut quitter les forces, l'escadron, ma communauté de fraternité. Je ne l'ai pas exprimé depuis le début car j'aurais pu en parler à chaque ligne, mais toute ma carrière militaire s'est déroulée dans la fraternité et le bonheur d'être en escadron, dans une même équipe où tout le monde se respectait et où chacun avait sa place, cela, très souvent dans une ambiance extraordinaire.

La page des forces est tournée.

Je suis muté à ma demande à l'école de chasse marocaine de Meknès sur ALPHA JET en août 1988.

Nous sommes quatre instructeurs français. Je découvre ce très beau pays ainsi qu'une population agréable. La vie est calme et je profite pleinement de ma famille.

Pourtant il faut déjà penser à la reconversion. La fin du contrat ORSA approche.

À cette époque, les compagnies aériennes, notamment Air-France recrutent aussi d'anciens pilotes militaires. Il faut en saisir l'opportunité car les portes se ferment aussi vite qu'elles se sont ouvertes.

Pendant ces deux années passées au soleil marocain, je me suis présenté et j'ai réussi tous les certificats de l'examen de Pilote de Ligne théorique. En total autodidacte, avec cours par correspondance, j'ai travaillé pour cela chaque jour, chaque soirée, chaque weekend alors que mes collègues jouaient au tarot ou passaient leur weekend au bord de la mer.

Je suis capitaine en novembre 1989.

Le 19 juillet 1990 je fais mon dernier vol militaire sur ALPHA JET.

Retour en France avec ma famille. Nous nous installons en Alsace car va commencer pour moi une longue période de reconversion.

Je suis muté au COFATAC à Metz pour mes six derniers mois sous les drapeaux.

Dans le même temps je me prépare et passe avec succès la très difficile sélection d'Air France. Grand moment de bonheur le jour du résultat.

Je quitte l'Armée de l'air en avril 1991 après plus de 19 ans de service et c'est là que recommence une nouvelle formation. Le métier de Pilote de Ligne n'est pas comparable à

celui de Pilote de Chasse.

J'ai l'immense chance que toute ma formation soit intégralement prise en charge par Air France. Je suis envoyé à Dinard pour passer l'IFR (qualification de vol aux instruments), examen civil indispensable pour travailler et continuer la formation. C'est un nouveau départ. Il faut tout réapprendre comme avant, des tests et des contrôles pour continuer d'avancer.

Après plusieurs mois passés en Bretagne loin des miens, l'examen enfin en poche, je suis envoyé à Saint Yan, l'académie du pilote civil, le 2/2 sans uniforme, mais avec la cravate quand même !

Là commence une nouvelle phase de formation au travail en équipage supervisée par Air France dont les standards sont très élevés. Après plusieurs tests en vol validés par la compagnie, la phase initiale de formation se termine enfin. Cela fait plus d'un an que je retrouve ma famille seulement le weekend. Rien n'est terminé pour autant.

J'ai troqué mon uniforme militaire pour un autre uniforme de même couleur de pilote civil, il y a même une casquette. En bon ancien militaire, je dois vous dire que je la porte à chaque vol.

Je suis affecté à la division BOEING 737-500, biracteur de 100 à 150 places. Dans le réseau Air-France il sillonne la France, l'Afrique du Nord et l'Europe d'Istanbul à Oslo. La phase de pré-qualification commence en avril 1992 par un stage théorique à Bruxelles puis une qualification machine au simulateur à Paris. Tout cela en permanence entrecoupé de tests.

La fameuse QT en poche et après quelques tours de piste commence enfin la phase d'adaptation en ligne, apprentissage du travail de tous les jours avec des passagers à bord. Dans mon bel uniforme, flanqué de mon

instructeur, je découvre le monde de l'équipage. Hôtesse de l'air, stewards, chef de cabine et commandant de bord. Tous ces collègues précieux forment avec nous pilotes une équipe homogène pour la bonne marche de la mission. Je retrouve la même rigueur et la même exigence qu'avant et cela me convient parfaitement. La seule chose qui a complètement disparu est l'esprit de fraternité, de camaraderie, l'impression de faire partie d'une communauté. Cela est dû aux équipages sans cesse renouvelés. C'est un autre monde.

Ce qui change aussi du monoplace, c'est que l'on fait équipe à deux et en se retournant on trouve un équipage et des passagers qui s'en remettent à vous. C'est une lourde responsabilité.

Le 30 décembre 1992 après de nombreux contrôles de lâcher j'effectue enfin mon premier vol qui ne soit pas de l'instruction. C'est la fin de 19 mois d'apprentissage :

Je suis Officier Pilote de Ligne.

À cette réussite je voudrais associer ma femme qui m'a soutenu en permanence.

Après six mois je retrouve mes trois galons. Pendant quatre ans j'apprends avec beaucoup de bonheur mon nouveau métier. Il faut toujours rester à un haut niveau de compétence. Chaque année, deux contrôles au simulateur permettent de tester notre niveau et de continuer à voler. Ils sont orientés sur les connaissances et la conduite machine en toutes circonstances. Un contrôle en ligne annuel vient en plus sanctionner le travail standard en ligne.

Il faut avoir également une bonne condition physique contrôlée deux fois par an par une visite médicale complète. L'instruction n'est pas encore terminée, reste l'examen de Pilote de Ligne Pratique. De nombreux mois de labeur entrecoupés de contrôles

« Le métier de Pilote de Ligne n'est pas comparable à celui de Pilote de Chasse. »





me conduisent en mars 1996 à décrocher le précieux sésame.

La porte s'ouvre pour le Long Courier. L'Europe devient trop petite et j'ai envie de nouveaux horizons. Ma position sur la liste de séniorité me permet de postuler à une qualification sur AIRBUS A 310 bi-réacteur de 230 places affecté sur les lignes du Moyen Orient et l'Afrique de l'Ouest et à certaines escales d'Amérique du Nord. À nouveau une qualification particulière à l'avion suivie de contrôles.

Nous sommes deux pilotes à bord et le réseau Afrique est difficile, ce qui me permet de m'aguerrir encore plus dans le métier. L'équipage est un peu plus important. Nous passons de quatre à huit PNC (personnel navigant commercial). C'est déjà une petite équipe qui peut, en fonction des personnalités permettre des rotations agréables.

J'ai donc sillonné l'Afrique de l'Ouest ce qui m'a permis pendant plus de trois ans d'aider au développement d'un village d'enfants (SOS Kinderdorf) à Bamako. J'en garde des souvenirs très forts.

En 1999, Air France reçoit ses premiers gros porteurs BOIENG 777, le plus gros bi-moteur en service pouvant atteindre 335 T au décollage et plus de 400 passagers dans sa version allongé. Il est capable de faire Paris Santiago du Chili sans escale après plus de 14 heures de vol.

Je postule pour cet appareil et je commence ma qualification en 1999.

Vous l'avez bien compris, remise en cause,

re-travail important et re-contrôles. Je passerai 10 ans de ma vie sur ce bel avion à sillonner la planète de Buenos Aires à Tokyo et de Los Angeles à Singapour. Trop long à raconter. Nous sommes passés à un équipage de 15 PNC. En fonction de la distance nous sommes trois ou quatre pilotes dans le cockpit. Le métier n'est pas tous les jours facile : tempête de neige à New York, queue de typhon à Hong Kong, 100 mètres de visibilité à l'atterrissage à Roissy. Il y a toujours une obligation de résultat : c'est l'atterrissage en toute sécurité. Et après 12 heures de vol avec décalage horaire et nuit sous les étoiles, il faut souvent trouver des ressources pour cela.

2009 : Air France reçoit son premier AIRBUS A 380, le plus gros avion civil en service. Un quadrimoteur de 560 T au décollage et pouvant accueillir à son bord jusqu'à 851 passagers en version densifiée et qui sera exploité en quatre classes à 519 passagers. 23 PNC pour les accueillir. Cela équivaut à deux équipes de foot.

Ma place sur la liste de séniorité me permet, grâce à mon ancienneté de faire soit le très long stage pour devenir Commandant de bord sur AIRBUS 340/330, soit devenir copilote sur AIRBUS A 380. Ce sera mon choix. Commencer ma carrière sur FOUGA et la terminer sur A380 couronnait une belle et longue histoire aéronautique.

La qualification fut longue. Six mois de travail intense, l'avion est complexe et à 53 ans les neurones sont moins bien connectés. Comme depuis le début, j'ai trouvé des ressources

pour cela, car comme le disaient nos trois camarades dans l'évocation de leurs parcours, l'Arpète s'adapte et avance.

Il me reste aujourd'hui un peu moins de deux ans et demi avant une retraite bien méritée. J'ai plus de 16 000 heures de vol et je suis un peu fatigué maintenant.

Mais je m'émerveillerai toujours autant de mon magnifique bureau avec vue sur un lever de soleil majestueux à 40 000 pieds au-dessus de l'Atlantique ou une sublime aurore boréale qui danse autour de l'avion au-dessus de la Sibérie.

Et puis il y a cet avion, cette énorme machine qu'il faut apprivoiser à chaque fois.

Bonheur intense !

Voilà mes camarades, le voyage s'achève. J'espère qu'il n'a pas été trop long pour vous. Je ne sais pas synthétiser comme mon ami Christian CABEZAS.

Atterrissage en douceur à Tokyo ce 10 janvier 2014 avec André, mon ami d'enfance, qui m'avait vu partir le 10 janvier 1972.

Je pense à vous tous, à ces deux années passées ensemble, à ces deux années d'arpète qui j'en suis sûr ont été un socle important pour nos vies, et je lève mon verre de Saké en vous souhaitant à tous du bonheur et de la joie dans vos vies, de même qu'une excellente santé qui nous permettra de nous retrouver tous pour nos 60 ans.

Alain HOLFEIER (P69)

Extrait du site : arpètes-p69.fr