



EVAC

Newsletter - Octobre 2009

EDITO

3 ans. 3 ans d'instruction, de théorie, d'apprentissage et de coups de fouet. L'EVAC est fière de fêter avec vous ses 3 années d'existence et remercie les instructeurs pour leurs enseignements, les élèves pour leur persévérance, et tous ceux qui sont encore en liste d'attente pour leur patience.

Mais depuis la première bougie, ou en somme nous ? Les années 2008 et 2009 ont été pleines de rebondissements et de changements (et ce n'est pas fini). Tout d'abord l'EVAC a souffert du départ de nombreux instructeurs fin 2008 que nous ne remercierons jamais assez pour leur participation. Heureusement plusieurs élèves ayant accompli leur formation, ont relevé le défi de partager le savoir acquis ici même en devenant instructeur. L'EVAC remercie en ce sens Batou, MichelAnge, PolarBear et Maxkaneda pour leur dévouement.

Aujourd'hui l'EVAC c'est 4 cursus actifs, 6 instructeurs, 7 moniteurs et 28 élèves. Néanmoins certains cursus sont en stand by, faute d'instructeur comme le F15, le MIG29 ou le SU-25T.

Le niveau 4 de l'instruction a été supprimé, ce dernier était une transformation en leader. L'expérience nous a montré que cette formation ne pouvait être acquise qu'au sein d'une escadrille avec de nombreuses missions de combat.

De nombreuses améliorations sont en cours et encore d'autres en projet. Même si l'EVAC repose sur une poignée de personnes, ils sont plus que jamais déterminés à rendre cette école réfférente et à donner l'instruction la plus complète et la plus réaliste qui soit.

Merci à tous pour votre fidélité et votre soutien et **à la chasse bordel !**



NOUVEAUTÉS

De nouvelles documentations sont en train de voir le jour. Certaines sont destinées à tout le monde d'autres sont exclusivement réservées aux élèves de l'EVAC. Nous avons travaillé pour uniformiser au maximum ces documents. La constitution d'une bibliothèque est en cours. Les documents seront classés par type (culture générale, procédures, communications...) et par aéronefs.

Le forum a subi quelques modifications. Certaines salles ont été regroupées, d'autres ont vu le jour. Ainsi une salle spéciale briefing/débriefing pour les missions d'entraînement en coopération est née. Nous devons encore effectuer un gros travail de tri des messages afin de rendre au forum sa clarté.

Nous vous parlions de missions d'entraînement en coopération. En effet depuis quelques temps, un vol ouvert par semaine est réservé aux missions de combat en coopération. Actuellement les Su-27 et A-10 se retrouvent dans les cieux pour des missions complexes visant à appliquer toutes les procédures et tactiques apprises à l'EVAC. Un briefing complet est mis à disposition des élèves et autres participants. Oui, ces vols sont ouverts à tout le monde bien que réservés en priorité aux élèves.

Afin de valoriser ces missions « vol ouvert » nous avons mis en place un « Carnet de vol » pour les élèves de l'EVAC. Ce dernier comptabilisera les heures de vol, mais surtout les performances de l'élève et les fautes grossières seront sanctionnées. Le but étant d'impliquer les élèves dans une mission complète en environnement réaliste.



EN PROJET

L'EVAC ne s'arrête pas là et continue sur sa lancée. Plusieurs projets sont en élaboration.

Un Pack de skin EVAC sera prochainement disponible pour les élèves. Il comprendra toutes les skins EVAC par appareil avec les noms des instructeurs et l'indicatif de groupe (ex : Brigand / Briquet) sur le cockpit.

Après 3 ans, il est temps de faire un petit peu de publicité audiovisuelle. Une vidéo de présentation de l'EVAC est en élaboration. Celle-ci montrera les différents cursus, les différentes procédures et tactiques enseignés à l'EVAC.

Il y a un presque un an, DCS : Blackshark est sorti sur nos écrans. DCS deviendra sans doute la référence en matière de simulation de combat aérien moderne. Plusieurs autres modules comme le A-10C seront intégrés à DCS. L'EVAC ne peut passer à côté de cette évolution de son simulateur favori. Un simulateur aussi réaliste que DCS à sa place d'honneur au sein de l'EVAC. Le cursus Ka-50 est donc en préparation et nous sommes en recherche d'instructeurs motivés sur le « Requin Noir ».



INTERVIEWS

MichelAnge : Instructeur Su-27

Comment as tu connu l'EVAC ?

Pour cela il faut que je remonte deux à trois années avant la création de l'EVAC. J'ai bien eu entre mes mains le premier flight simulator, ou des logiciels de la même époque (fin des années 80), peu concluants par rapport à ce que j'attendais d'un simulateur. Je ne m'y suis plus intéressé depuis. Ce n'est que par hasard que je suis tombé sur Lockon et vu le prix que je l'avais payé à l'époque (15 Euro), je m'attendais à un jeu d'arcade... Bref voyons ce que ça vaut... Une fois installé, fichtre, bon sang, mazette, ils ont bien évolué graphiquement ces simu's, en plus des chasseurs, cool c'est ce que je préfère. Après quelques recherches sur le net, je tombe tout de suite sur C6, je me documente, essaye de voler un peu, mais ne parviens pas à progresser. Ayant un esprit d'indépendance, je ne voulais pas m'affilier à une escadrille, de plus je n'avais pas l'ADSL. Et un beau jour sur C6, je lis des posts parlant d'une Ecole Lockon qui allait s'ouvrir sous peu. Je guète, je surveille et pouf, ça s'ouvre... Yes... Je m'inscris et pose ma candidature dans la foulée.

Quelles étaient tes connaissances sur lockon quand tu as rejoint l'EVAC ?

Bah, c'est une des questions qui étaient posée lors de la candidature, non ? J'avais plus d'expérience dans les manèges, d'il y a trente ans que dans les virages à fort G de Lockon. D'ailleurs, j'en ai essayé un cet été (de manège avec des Avions en nacelles bien sûr), je peux vous dire qu'au niveau Yoyo Haut et Bas ils tirent plus court que les chasseurs de Lockon. Bref, je savais atterrir de manière non académique, tirer quelques missiles. Mais je n'avais jamais fais de vol de nuit, je ne connaissais pas mes instruments de bord. Bon ! Si, la jauge d'essence, les volets et les trains je savais ou les trouver.

Tu as été élève SU-27, moniteur SU-27, et maintenant instructeur SU-27, pourrais-tu nous faire partager toutes ces évolutions ?

Comme élève, il n'y a eu que des surprises. Je ne connaissais pas ce monde, ou m'y étant intéressé lorsque j'étais ado, je me suis dit que j'allais me retrouver avec une bande de jeunes voulant à tout prix descendre tout ce qui leur passe devant le nez. Ben non, cela ne se passe pas comme cela à l'Evac. On t'apprend déjà à maîtriser ton avion, on y rajoute un zeste de communication radio (comme dans le réel), on t'explique les procédures réelles et tout un monde nouveau s'ouvre à toi. D'un simple jeu tu passe à une dimension supérieure. Tu te dis, ça y est ! Ils se sont échappés de la zone 51 ceux là, s'ils continuent, vont me faire croire que je pilote un vrai avion. Tout est neuf pour toi, et tu progresses vite.

Le monitorat est un plus à ne pas négliger si l'on a l'intention de devenir instructeur ou pouvoir leader une patrouille. Ce ne sont pas les instructeurs qui veulent se délester d'un travail fastidieux (quoi que...), au contraire, cela m'a permis de prendre certains repères et surtout d'anticiper toutes mes manœuvres, c'est un exercice de style qui donne de l'assurance et adouci votre manière de voler (le pro de la manette des gaz y apprend à se calmer), vous jouez le cador,

faites comme si vous savez tout. En plus, tu te marres en te disant "je n'ai quand même pas été comme lui...". En tous cas cela m'a aidé à me sentir à l'aise, à tester mes connaissances et expérimenter le côté sombre de l'instruction.

Etre instructeur, demande un peu plus de rigueur, ce n'est pas la volonté de tout le monde de devenir instructeur, c'est clair. Mais si l'on porte un certain intérêt (je n'irais pas jusqu'à dire passionné), et que l'on est intéressé à tout ce qui tourne autour de l'aviation militaire, c'est un choix logique.

Chaque personne a ses domaines de prédilection, certains instructeurs aiment bien élaborer des missions, d'autres veulent plus de réalité, d'autre encore cherchent à se documenter, enfin on cherche tous à partager quelque chose. Ce qui fait notre complémentarité et permet à l'école d'avancer.

Ceux qui font quelques recherches sur les forums de l'Evac ou C6 tomberont sûrement sur les sujets qui me tiennent à cœur.

De repartager ce que tu as appris c'est une suite logique pour toi ?

En fait le cursus n'est qu'une infime partie de ce que l'on peut trouver à l'EVAC, c'est une porte ouverte à des sujets plus vastes et plus stimulants intellectuellement qu'un simple jeu de bagarre. C'est assez sympa et gratifiant de voir des personnes qui progressent et qui voient qu'un travail d'équipe peut être plus efficace qu'un combat solo. Il y a des personnes qui sont bien plus fortes dans ce domaine que moi, mais qui ne comprennent pas la SA (la situation dans la quelle ils se trouvent) et se font abattre par ce qu'un avion les a touché par derrière. Je considère qu'il est bien plus gratifiant qu'une personne arrive à rentrer avec son avion, même abimé, après un engagement.

Former des personnes afin qu'elles aient un bon niveau de maitrise du jeu est une étape obligée, au début cela peut sembler un peu fastidieux, mais très vite on obtient des résultats et à partir du moment où la personne commence à connaître son instructeur, sait où il veut en venir, c'est un vrai plaisir de voler avec elle. Du coup, on rajoute une couche et hop, tu fais suer ton élève.

Penses-tu être aussi sadique en instructeur que ton propre instructeur l'était ?

Non, je suis pire, c'est dans ma nature. Honnêtement, si mes élèves avaient à répondre à cette question, ils vous diraient, "c'est le plus cool des instructeurs, c'est sympa d'apprendre des choses avec lui, bref c'est super!" (Ils ont plutôt intérêt...). Quand à mon instructeur, le regretté "Psycho", qui s'est convertit aux tondeuses à gazon tant il en avait assez d'en baver avec des élèves retors comme Batou et moi même, nous a transmis dans son infinie sagesse (ça c'est pour la crème, faut bien que je montre à mes élèves comment traiter les instructeurs...), les moyens les plus efficaces pour se faire comprendre et respecter (J'ai appris plein de mots marseillais à l'occasion qui expriment le tempérament du sud), et sa patience (Vous me connaissez la mienne est légendaire généralement je ne répète que 2 fois...). Donc oui, on a été à bonne école.

Galiman : Elève Su-27

Comment as-tu découvert l'EVAC ?

Exactement, je ne me souviens pas... Je pense que je suis tombé sur un post dans check-six ou peut-être en recherchant dans Google des trucs sur Lock-on. A mon avis, c'était check-six.

Comment s'est passée ton intégration et comment se passe la formation ?

J'ai posé ma candidature, et là YES, on m'a pris. J'ai eu l'honneur de faire mes premières heures de vol avec MajorBug. Une légende... Actuellement mon référant instructeur est Batou. Mis à part le fait qu'avec lui, ça va aussi très bien, je dirai qu'en règle générale la formation se déroule bien. L'ambiance est détendue, parfois ça déconne, mais quand il faut être sérieux, on l'est aussi. En plus, les instructeurs ont du métier et c'est important.

La documentation, les cours donnés par les instructeurs correspondent-ils à tes attentes ?

Oui. Je trouve que les personnes qui contribuent à la documentation font un travail excellent ! On me demande souvent, mais sont-ils payés ? NON ! Ils ont une passion et la font partager ! Oui, ça correspond tout à fait à mes attentes, car le but final est de savoir ramener ce zinc par tous les temps et réussir à rester vivant. Heureusement, ici on peut se permettre d'en prendre plein les dents sans que ça coûte trop chère. Les docs sont de qualité et on voit que les gens les font avec sérieux. Faut continuer comme ça.

Arrives-tu à t'organiser facilement avec tes instructeurs/moniteurs pour les cours. Sont-ils sadiques ?

Oui, mais il n'y a pas de miracles. Il faut savoir ce que l'on veut. Si on veut apprendre il faut se discipliner et se réserver des plages pour voler. Se fixer au moins une fois par semaine. Il ne faut pas se leurrer, c'est assez pointu de maîtriser tous ses instruments, cet armement et les différents paramètres de vol en combat. Donc si on ne croche pas, on perd assez vite en efficacité. Il faut de l'investissement personnel, c'est primordial. En plus c'est la dynamique générale qui est gagnante si on fait l'effort d'être là le plus possible.

Il y a un ou deux sadiques, mais je ne dirai rien généralement on règle ça au canon...

Avez-vous pensé une fois à vous rencontrer réellement ?

Je sais que d'autres le font, alors pourquoi pas. Je ne parle pas forcément d'un LAN, mais pourquoi pas lors d'un meeting comme le mondial de la simulation par exemple. Cela serait sympa de mettre des visages sur des voix qui sont devenues familières

Aurais-tu des souhaits à formuler ?

Si on pouvait éviter de faire 3 milliards de dégâts à la fin de chaque mission, ça serait bien. Plus sérieusement, je souhaite que cette école vive le plus longtemps possible. Elle a connu un gros virage avec le départ d'une première vague d'instructeurs et j'étais un peu dubitatif quand au devenir de l'EVAC. Mais c'est parfaitement assuré, par Batou, Michelange, Wilbur, et tous ceux que j'oublie. Vous n'avez pas lâché le truc. Et c'est très important. Grâce à vous des gens peuvent prendre du plaisir. Et c'est là le but après tout. Longue vie à cette école.

Wilbur : instructeur A-IOC, ATC/CCI

Wilbur, tu es un membre fondateur de l'école, tu peux nous expliquer ce projet fou ?

Il y a plusieurs années, alors que je traînais sur C-6, je suis devenu ami avec Stack (le webmaster créateur du site). L'idée de créer une école a été lancée et j'ai tout de suite accroché avec quelques autres personnes. Malheureusement, du groupe de départ, peu sont restés ; mais nous avons tout de même tenu bon. Le but était de créer une école de chasse et non une escadrille, c'est pourquoi ce projet nous tenait tant à cœur, car il se différenciait de tous (sauf de celle des Falconeux, que je salue au passage).

Pour nous le but est de former des pilotes, de façon la plus réaliste possible. J'ai en tête des exemples de pilotes que j'ai contribué à former et qui ont un jour prit les commandes d'un TB-20, en bluffant le pilote quand aux procédures d'arrivée/départ sur les terrains ou sur la radiocommunication.

Quel était ton niveau sur Lock-on avant de devenir instructeur, appartenais-tu à une escadrille ?

J'ai la chance d'être pilote privé, donc il m'a juste fallu apprivoiser les réactions de Lock-on, qui parfois, ne sont pas très, disons, commodes (je pense par exemple aux réactions des appareils en limite d'enveloppe de vol, ou à la capacité des F-16 IA qui en 2 secondes font : un 180° et 2 lâchers de Fox 3 sur 2 poursuivants espacés de 10 Nm et de 20 000ft...). Je suis rentré dans la 3rd-wing après avoir lancé le projet EVAC, d'une part, parce que d'autres fondateurs y étaient (Doug, Stack) mais aussi pour avoir l'occasion de m'entraîner sur des missions (je ne voulais pas instruire n'importe quoi ^^).

Pourquoi avoir choisi d'être instructeur sur A-10 ?

L'A-10, malgré ce que tout le monde lui reproche est un appareil très agréable à piloter. J'aime beaucoup son taux de roulis et sa maniabilité qui défient toute concurrence. Les gens le boudent souvent à cause de sa vitesse limitée (quoique j'en connais qui ont affiché mach 1.1 avec ...). Cet aspect est largement gommé par le fait qu'en volant bas, on profite bien plus de l'impression de vitesse. Enfin, la carte disponible sous Lock-on étant à peine plus grande que 2 régions de notre belle France, même un appareil qui plafonne à 300Kt est suffisant. Pour finir, je trouve qu'il rend de meilleures sensations de vol que les autres appareils (excepté le SU-25T). Mais c'est une sensation qui n'engage que moi et sur laquelle on pourrait débattre longtemps.

Et alors pour les élèves qui ne savent pas choisir tel ou tel avion, comment les conseillerais-tu ?

Le choix d'un appareil résulte en grande partie d'un état d'esprit du pilote. On remarque fréquemment une nuance entre la chasse et les mudd movers. Il n'y a pas de cursus meilleur où ayant plus d'aura que d'autres. Si une personne a du mal à choisir, c'est à mon sens pour deux raisons :

- soit elle aime tous les appareils. (Auquel cas, nous pourrions l'aider sans trop de difficultés).
- soit elle ne sait pas ce qui lui plaira. Auquel cas, tous les instructeurs, élèves de l'école pourront lui faire des démonstrations passionnées pour la convaincre ; sachant que nous avons déjà procédé à des changements de cursus en début de formation. (Le début de formation est presque identique pour tous et permet de se faire un avis sur la question)

Il y a beaucoup de monde en liste d'attente, comment se passe la sélection des élèves ?

C'est un de nos plus gros problèmes. Avec le peu d'instructeurs disponibles, nous ne pouvons pas prendre tout le monde. Il faut donc faire un choix logique : prendre en priorité les personnes souhaitant devenir instructeur. Ce premier critère passé, il n'y a pas trop de règles, nous lisons attentivement les candidatures pour se rendre compte de la motivation des candidats. C'est ainsi que l'on a déjà commis une boulette, car un candidat très efficace et motivé, avait mal rempli sa candidature. Nous avons préféré une autre personne à sa place, qui, au final a quitté l'école au bout de 3 mois. C'était 3 mois de perdu dans la formation de cet élève, soit un quart de cette dernière. . .
Nous vous en prions, établissez proprement vos candidatures !!!

Tu es également instructeur ATC/CGI, pourrais tu nous décrire ce cursus méconnu du grand public ?

Ce cursus devient à la mode en ce moment, il ouvre de nouveaux horizons aux pilotes. En effet, beaucoup se rendent compte que ce n'est pas parce que l'on n'a pas de manche dans les mains, que l'on ne peut pas se prendre au jeu, avoir peur pour ses pilotes, voir même réellement stresser. Si le pilote, est dans la situation tactique : je dirais que le contrôleur est au dessus, et tout comme un aigle qui survole le champ de bataille, il voit très clairement ce qu'il s'y passe, et peut donc donner des informations très précieuses. Outre cela, le pilote qui connaît un tant soit peu la partie contrôle aérien, est plus efficace par la suite en tant que pilote.

La partie "circulation aérienne" intéresse moins les gens à cause des possibilités limitées de Lock-on. Cependant, avec quelques tours de passe-passe, nous pouvons faire des choses bien amusantes. De plus, la circulation aérienne -même si de prime abord, elle intéresse moins - est un passage obligé pour les contrôleurs virtuels, car elle leur permet d'acquérir la rigueur nécessaire à tout bon contrôleur de défense aérienne qui se respecte. Pour finir, je peux dire que je ne connais pas un contrôleur actuel qui regrette ce passage, et je crois même qu'ils prennent plaisir à prendre les fréquences d'approche et de tour sur les terrains ; ce qui, au passage, rend les missions d'entraînements bien plus réalistes.

Quel est l'objectif fondamental de l'EVAC ?

L'objectif d'une école est de transmettre des connaissances. La transmission peut avoir plusieurs vecteurs, films, documents, mémo, self training etc. Mais ce qui fait la force d'une école en comparaison à des bans de fac, c'est la passion des instructeurs pour leur pédagogie, leur envie de transmettre leur savoir, et surtout, leur présence.

Au-delà de ces belles phrases, je crois aussi que l'on est là pour vendre un peu de rêve. Un bon nombre de pilotes virtuel aimeraient beaucoup voler, même sur un simple Cessna qui plafonne à 100Kt (Qui a dit qu'un A-10 est poussif ???). Je crois donc, que le fait d'apprendre des procédures réelles aux gens, leur permet de toucher un peu plus du doigt un milieu qui leur est encore hors de portée. Rassurez-vous, il n'y a pas d'âge pur s'y mettre et certains passent leur PPL à la retraite, parce qu'ils en ont enfin les moyens (financiers évidemment, mais surtout, de temps).

Et alors ... Mission accomplie ?

Les choses ne sont jamais toutes noires ou toutes blanches. Dans le sens où nous avons réussi à terminer la formation de plusieurs élèves, qui à leur tour sont ici instructeurs, je dirais oui. Plus personnellement, je considérerais la mission comme accomplie lorsque nous aurons des instructeurs sur tous les cursus au presque (incluant Black-Shark) et que l'école pourra tourner d'elle-même sans le petit groupe qui la supporte actuellement.

Beaucoup de travail a donc été fait, mais il en reste encore une grande partie. C'est un challenge impossible que quelques personnes ont relevé. Qu'elles soient donc remerciées pour cela. Mais plus qu'un merci, ce dont nous avons besoin c'est de volontaires, alors :

ENGAGEZ-VOUS !



L'EVAC RECRUTE

Comme évoqué précédemment certains cursus sont à l'arrêt faute d'instructeurs. Nous recherchons donc des instructeurs motivés et passionnés, pleins de bonne volonté et de patience pour reprendre l'instruction des cursus suivants : F-15C, MIG-29A/S, SU-25/T.

Nous ne sommes néanmoins pas fermés aux candidatures d'instruction sur les autres cursus et plus particulièrement dans le monde secret du contrôle aérien.

L'EVAC recherche également un webmaster capable de reprendre le code original pour y faire des modifications. Une connaissance en PHP, MySQL est de rigueur.