

Los Patas Negras

Ala 23, l'école des futurs pilotes de
Chasse au sein de la Ejército del Aire

TEXTE ET PHOTOS
BRAM MARIJNISSEN & RENE SLEEGERS

Lowpass Aviation.com





Historique de la base de Talavera la Real / Badajoz

C'est dans les années 30 que la ville de Badajoz a construit son premier aérodrome. Situé dans la zone de « Las Bardocas », entre les rivières Gévora et Guadiana, il subissait périodiquement des inondations. Pendant la guerre d'Espagne et les années suivantes, cet aérodrome a servi d'école élémentaire pour pilotes. Mais peu après la fin de la guerre, on a commencé à chercher un nouvel emplacement pour l'aérodrome. Le nouvel emplacement qui a été choisi comme le plus approprié est l'actuelle base aérienne de Talavera la Real, dans la région d'Estrémadure, près de la ville de Badajoz. Au début des années 50, les travaux de l'École du « Réacteur » ont commencé, le site a été mis en service à partir de 1953. Les travaux se sont poursuivis pendant plusieurs années au cours desquelles ont été achevées les installations et les bâtiments nécessaires à la réalisation des tâches

d'enseignement confiées à l'unité. Ces bâtiments sont restés inchangés tout au long de son histoire.

Le 12 septembre 1958, l'aéroport de Talavera la Real fut ouvert au trafic aérien national, la ligne Madrid-Badajoz étant exploitée par la compagnie AVIACO. En juin 1959, les lignes aériennes de Talavera furent établies, lesquelles furent modifiées en 1968. Le 14 juillet 1976, la première ligne régulière d'Iberia fut inaugurée et les installations de la base aérienne furent utilisées pour accueillir les passagers. Les problèmes découlant de l'utilisation conjointe de la base aérienne rendirent opportune la construction d'un terminal et d'une plate-forme de parking des avions sur le côté opposé de la piste. Les travaux de construction commencèrent en 1981 et furent terminés en 1983. Le terminal ne fut inauguré qu'en 1990, date à laquelle furent établis deux vols quotidiens avec Madrid et deux vols hebdomadaires avec Barcelone. Actuellement, l'aéroport assure des vols ré-

guliers avec Madrid et Barcelone tout au long de l'année et s'agrandit en été et inclut d'autres destinations touristiques.



Ala 23

Le 10 décembre 1953, la Jet School fut fondée avec comme premier commandant le lieutenant-colonel José Ramón Gavilán y Ponce de León. Son objectif était de fournir aux pilotes de l'Armée de l'Air la formation nécessaire pour que leur adaptation des avions à pistons conventionnels aux nouveaux jets, qui arriveraient bientôt des États-Unis à la suite des accords de coopération, soit totalement satisfaisante. Les premiers





avions d'entraînement de l'école qui arrivèrent en mars 1954 furent des Lockheed T-33A. Le premier vol de l'école fut réalisé le 24 mars 1954. En octobre 1958, l'École des « Réacteurs » reçut le North American F-86F Sabre. Parallèlement à l'arrivée de ce nouveau chasseur, l'Escadron d'application et de tir fut fondé. De cette façon, l'unité dispensait une formation aux pilotes sur le même avion qu'ils piloteraient dans les différentes escadres de chasse de l'Armée de l'Air. En avril 1965, les escadrons « Jet School » et « Application and Shooting Squadron » furent rebaptisés escadrons 731 et 732. Le dernier vol du F-86F Sabre a eu lieu le 26 juin 1969 avec comme bilan 27 029 heures de vol avec 356 élèves et 29 instructeurs. Quelques mois plus tard, le 3 novembre 1969, l'École des « Réacteurs » a atteint le chiffre historique de 100 000 heures de vol. Le Northrop Casa F-5B a rejoint l'unité le 12 décembre 1970 et a représenté un saut significatif dans la formation dispensée par l'école. Le dernier vol du T-33 a eu lieu le 28 mai 1973 après vingt ans de service opérationnel.

Au total, les T-33 ont effectué 79 297 heures de vol avec 535 élèves et 105 instructeurs. Le 23 mars 1987, l'École des « Réacteurs » a été rebaptisée 23e Escadre d'entraînement de la chasse et d'attaque. Ses escadrons sont devenus les 231e et 232e escadrons connus sous le nom de « Patas Negras ». Patas Negras est un symbole d'excellence car l'Estrémadure abrite un porc ibérique de race pure, aux ongles noirs, à partir duquel est produit un jambon cru de renommée mondiale. Les instructeurs sont affectés à l'escadron 231 et les élèves à l'escadron 232. Actuellement, l'escadron 231 se compose de 11 pilotes instructeurs de l'armée de l'air espagnole et d'un pilote instructeur de l'armée de l'air argentine qui est ici pour deux ans. En 2023, l'escadron a eu 70 ans et un SF-5 a reçu une queue spéciale pour marquer cet anniversaire. Le Northrop Casa F-5B s'est révélé être un excellent avion d'entraînement et a bénéficié de deux programmes de mise à jour à mi-vie au cours du temps. Le premier a débuté en 1991 et a prolongé la durée de vie de la cellule de 3 000 heures de vol. La deuxième mise à jour a été



confiée en 2000 à Israël Aircraft Industries (IAI) et sous-traitée à EADS/CASA, qui a amené l'avion au standard SF-5M. L'accent principal de la deuxième mise à jour a été mis sur l'avionique, l'installation d'un cockpit en verre, d'un affichage tête haute (HUD), d'un système de commande des gaz et du manche (HOTAS), d'un radar virtuel et de nouveaux systèmes de navigation et de communication. Les extrémités des ailes ont également été modifiées afin d'accepter le Sidewinder AIM-9 et le nouveau Martin Baker Mk-16. Un siège éjectable zéro-zéro a été installé afin que les pilotes n'aient pas besoin de s'attacher à leur parachute avant de pénétrer dans le cockpit. Cela a transformé le SF-5M en un avion d'entraînement de chasse d'entrée de gamme parfaitement adapté pour préparer les pilotes à leur mission finale. Grâce à

cette modernisation, la durée de vie des avions a été prolongée jusqu'en 2027. L'escadron exploite actuellement 19 avions d'entraînement SF-5M. Au total, sur tous les types d'avions, les escadrons ont effectué plus de 250 000 heures de vol avec environ 1 700 élèves et 300 instructeurs.

Présentation du Lieutenant-colonel Alfredo Lago Llinás Commandant Ala 23

Le Lt-colonel Alfredo Lago Llinás est actuellement Co de l'escadron et adjoint du Base Commander.

Je me suis engagé dans l'armée de l'air en 1995 dans la 51e promotion de l'académie de l'armée de l'air (la meilleure) et j'ai obtenu mon diplôme en 2000 avec le grade de premier lieutenant. Au cours de mes années à l'académie, j'ai volé en-

viron 50 heures sur le T-35 Tamiz et environ 150 heures sur le C-101 Aviojet. Après avoir obtenu mon diplôme, j'ai été affecté à la 14e escadre de la base aérienne de Los Llanos, située près de la ville d'Albacete. J'y ai effectué pendant mes 6 ans un total de 920 heures de vol sur le Mirage F-1. En 2006, j'ai été affecté à la 23e escadre située sur la base aérienne de Talavera la Real, située près de la ville de Badajoz. J'y suis resté jusqu'en 2015 avec les grades de capitaine et de major. Après cela, j'ai passé 8 ans sans vol avec différentes affectations au sein du ministère de la Défense (MoD) et du quartier général de l'armée de l'air à Madrid. En 2023, je suis revenu à la 23e Escadre en tant que chef de la formation et commandant d'escadron. Pendant toutes ces années dans la 23e Escadre, j'ai effectué 2 000 heures de vol sur le Northrop F-5. Au cours de ma carrière, j'ai été déployé deux fois en Afghanistan, 3 mois à chaque fois, en tant que JTAC et une fois à Djibouti pendant 4,5 mois en tant que chef des opérations aériennes du détachement espagnol dans l'opération d'Atlanta.

Cours de formation de pilote de chasse :

Pour postuler à l'armée de l'air, il faut avoir entre 18 et 21 ans, pas plus ! Plus le pilote est jeune, plus

il peut voler. À l'heure actuelle, le pilote le plus âgé de l'armée de l'air a 45 ans. Après cela, ils deviennent instructeurs, commandant d'escadron ou auront un emploi de bureau. Les futurs pilotes suivent un programme de formation qui dure cinq ans. Les deux premières années sont consacrées à la formation militaire de base, puis trois ans de vol en quatre phases. Au cours de la troisième année de formation, ils commencent par la phase 1 à San Javier où ils apprennent les manœuvres de vol de base et de la navigation à vue sur Pilatus PC-21. Au total, 35 heures de vol sont effectuées au cours de cette phase. Si un étudiant échoue à cette phase, la seule option au sein de l'armée de l'air est de devenir opérateur de drone. La quatrième année de formation comprend la phase 2 qui se déroule également à San Javier et comprend des vols aux instruments, de navigation, de formation et vol de nuit, tous à bord du PC-21. Des vols de navigation sont également effectués au cours de cette phase. Au total, environ 80 heures de vol sont effectuées au cours de cette phase. Au cours de la cinquième et dernière année de formation, les phases 3 et 4 auront lieu à Talavera la Real. Cette dernière partie de la formation commence en septembre et dure jusqu'en juin de l'année suivante. Après avoir terminé le cours de vol, les étudiants retournent à l'académie pour terminer leurs études et obtenir



leur diplôme en juillet. Le premier vol de la phase 3 à Talavera la Real s'appelle le Vol du Dollar, une tradition au sein d'Ala23.

Le pilote instructeur est assis à l'avant tandis que l'élève pilote prend le siège arrière et l'instructeur offre à l'élève un vol au cours duquel les limites des capacités du F-5 sont explorées, y compris le vol supersonique ! L'élève donne à son instructeur un dollar en argent spécial qu'il recevra une fois la formation terminée avec succès et l'élève transféré dans un escadron opérationnel, c'est pourquoi ce vol est appelé le vol du dollar. La phase 3 est la même que la phase 2 mais les vols sont plus avancés et ils pilotent le F-5. Les vols air-sol font également partie de la phase 3. Au cours de la phase 3, on voit clairement quel type d'avion de chasse le futur pilote est capable de piloter, l'EF-18 Hornet ou l'EF-2000 Typhoon. Au cours de la phase 4, les vols deviennent plus avancés et des missions air-sol et air-air sont également effectués. La différence entre la phase 3 et la phase 4 est que dans la phase 3, vous apprenez à piloter l'avion et dans la phase 4, vous apprenez à l'utiliser. Pendant les phases 3 et 4, un total de 40



heures sont effectuées sur le simulateur et environ 115 heures de vol sont effectuées sur F-5, donc au total environ 230 heures de vol sont effectuées pendant le cours de vol de leur formation. A Talavera la Real, il y a aussi une cabine de réalité virtuelle qui n'est pas obligatoire mais qui constitue un bon entraînement supplémentaire pour les futurs pilotes. La phase 4 comprend également un exercice de deux semaines à Saragosse pour des missions d'entraînement air-sol avec des bombes d'entraînement. Au cours de cet exercice, chaque futur pilote effectue 8 sorties.

Dans le passé, les futurs pilotes volaient sur le T-35 et le Casa 101 à San Javier, mais aujourd'hui, cette partie de la formation se fait sur le PC-21 car les T-

35 sont retirés du service et les Casa 101 ne sont utilisés que pour des vols de démonstration acrobatique.

Actuellement, la première classe est en train de terminer ses études en volant uniquement sur PC-21 en phase 1 et 2. Le PC-21 a rendu la formation de base au vol plus moderne et plus efficace grâce aux capacités avancées de l'avion et au nouveau simulateur. Le PC-21 est un avion récemment construit qui vole très bien et est facile à piloter, mais le F-5 est un avion plus ancien et difficile à piloter, mais cela les aide à l'avenir. Le premier F-5 est arrivé en Espagne en 1970 et a reçu deux programmes de mise à jour à mi-vie, donc en ce moment, on parle de gagner de l'argent pour une autre mise à jour à mi-vie et garder le F-5 en vol pendant encore 5 à 10 ans ou le remplacer par un autre type, mais quel type ?

Actuellement, 60 élèves tentent de terminer leur formation et de devenir pilotes au sein de l'Armée de l'Air espagnole. Ils sont répartis en 30 pour le transport à Salamanque, 10 pour les hélicoptères à Grenade, 10 pour les avions de chasse à Talavera la Real et 10 pour les parachutistes à Saragosse/Alcantrilla. Après avoir terminé les 4 phases de vol, les élèves retournent à Murcie pour terminer leur formation et ensuite ils décident où ils veulent continuer leur carrière. Le pilote ayant les meilleures notes sera le premier à choisir le poste vacant qu'il ou elle occupera, donc tout le monde n'est pas là où il ou elle veut !

Maintenance

Des contrôles de maintenance réguliers et quotidiens sont effectués à Talavera la Real même, comme les pneus, les moteurs et les petites panes. Après 25 heures de vol, le F-5 a besoin d'un petit entretien et après 150 heures, le F-5 subit une révision dans le hangar qui prend une semaine. Après 500 heures de vol, le F-5 a besoin d'un gros entretien qui est effectué par la Maestranza Central de Aviación à la base aérienne



d'Albacete. Après 1 000 heures de vol, une révision majeure est effectuée et implique un examen complet de l'avion et de ses systèmes intégrés. Au cours de cette révision, l'avion entier est démonté et l'intégralité de la cellule est examinée, vérifiée pour les fissures métalliques et tous les systèmes sont testés. Après le remontage de l'avion, il doit passer le test d'acceptation qui est effectué par un pilote instructeur expérimenté d'Ala23.

Remerciement : Les auteurs de Lowpass Aviation tiennent à remercier tout le personnel impliqué de l'armée de l'air espagnole pour son hospitalité, son temps et son aide lors de notre visite à Ala 23, Talavera la Real.

