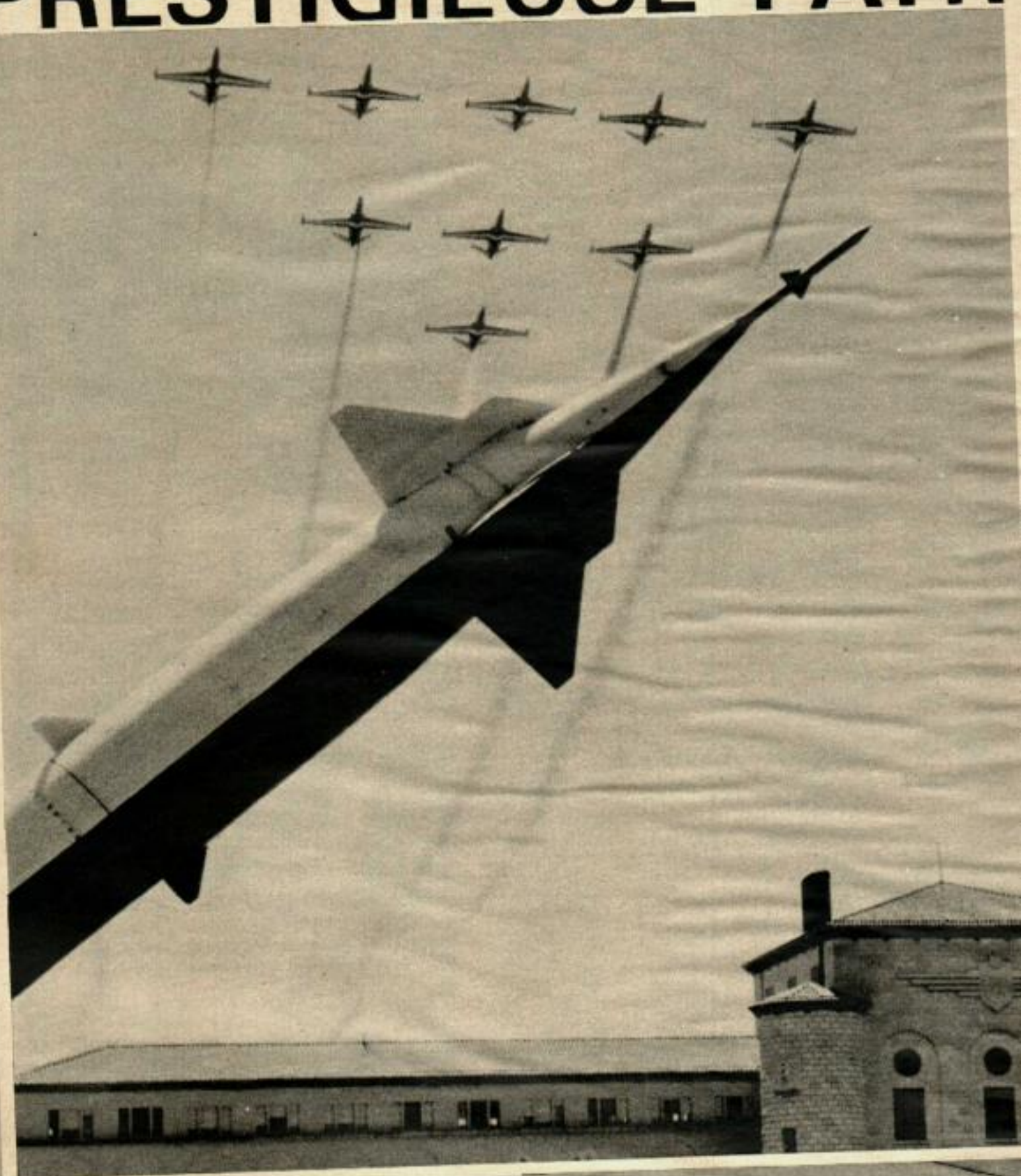


PRESTIGIEUSE PATR

NOTRE



LE PANACHE DE LA PATROUILLE DE FRANCE AUREOLE L'ÉCOLE DE L'AIR DE SALON-DE-PROVENCE. C'EST DANS CE CIEL, AU COURS D'EXERCICES BI-QUOTIDIENS, QUE SES PILOTES ÉVOLUENT POUR METTRE AU POINT LES FIGURES QUI COMPOSENT LEUR PROGRAMME TOUJOURS TRÈS APPLAUDI.



OUILLE DE FRANCE...

CONSIDÉRÉE à juste titre comme la grande vedette du programme de la présentation en vol du 28^e Salon de l'Aéronautique et de l'Espace au Bourget, la Patrouille de France, offre, en effet aux spectateurs l'une des plus belles démonstrations du monde. Neuf avions à réaction, entraînés dans d'étonnantes arabesques, soulignées de panaches tricolores, pendant plus de vingt minutes, tel est, en effet, le fascinant spectacle que présente cette année l'Armée de l'Air, dont la Patrouille de France est la plus séduisante ambassadrice.

Ce ballet si bien réglé, ce n'est pas un hasard, mais le fruit d'un entraînement intensif. Les pilotes doivent tirer la quintessence de leur machine et donner le meilleur d'eux-mêmes. Grâce à un esprit d'équipe et à une discipline stricte les membres de la Patrouille sont parvenus à une perfection qui fait de leur présentation une véritable symphonie en plein ciel. La Patrouille tient une formation si parfaite qu'elle semble guidée par une seule main jusqu'au bouquet final.

MAIS D'OU VIENT LA PATROUILLE ?

Un peu d'histoire.

En 1930, le ministère de l'Air crée à Etampes-Mondésir un centre de perfectionnement placé sous les ordres du commandant Angereau. Celui-ci désigne le lieutenant Amouroux pour former une patrouille de voltige aérienne.

En 1933, c'est le capitaine Fleurquin, aujourd'hui général, qui remplace le lieutenant Amouroux à la tête de l'escadrille. Tous ceux qui ont vu leurs évolutions, ne les oublieront jamais. Toute la présentation était alors faite en patrouille, les avions attachés entre eux avec de minuscules rubans tricolores. Après l'atterris-



Lucienne Biancotto est sans doute une journaliste plus particulièrement qualifiée pour parler de la voltige. Veuve du champion du monde de cette spécialité qui se tua, en 1960 en compétition en Tchécoslovaquie, elle connaît, de ce fait l'ambiance, les grandeurs et les misères qui caractérisent ce domaine dans lequel elle a depuis continué d'évoluer dans le cadre de la chronique de l'aviation générale qu'elle tient depuis bientôt dix ans dans les colonnes de notre confrère « Aviation-Magazine ».



LES HOMMES DE LA PATROUILLE

1^{er} rang, de gauche à droite.

Yves LUCET - 35 ans - 3 700 heures de vol.
Christian VILLENEUVE - 29 ans - 3 050 heures de vol.
Guy WAUTHLET - 33 ans - 2 700 heures de vol.
Jean-Claude PAGES - 31 ans - 2 350 heures de vol.
Henry BARCAROLI - 36 ans - 3 200 heures de vol.
Jean-Claude DELSOL - 31 ans - 2 450 heures de vol.
Claudius MARION - 42 ans - 4 000 heures de vol.
Jean LACABERAT - 33 ans - 3 100 heures de vol.
René DEFINOD - 33 ans - 3 000 heures de vol.

2^e rang, de gauche à droite.

René SEON - 28 ans - 1 600 heures de vol.
Jean-Jacques PECHEBERTY - 27 ans - 2 000 heures de vol.
Jacques CLUSEL - 32 ans - 2 200 heures de vol.



sage, les rubans étaient toujours fixés. La toute première patrouille comprenait trois avions. L'ensemble est bientôt porté à dix : trois patrouilles de trois et un chef d'escadrille. Primitivement équipé de Morane 230, ce dispositif reçoit des Morane 225 dès l'année 1934.

Sans établir un palmarès de succès, disons simplement que cette formation remporte à Bruxelles le championnat international de voltige en patrouille pendant qu'en 1938 le jury de Zurich la déclare hors concours.

Dès la fin de la Seconde Guerre mondiale, un ancien pilote de la Patrouille d'Etampes, le capitaine Perrier entreprend de mettre au point une nouvelle patrouille de voltige aérienne. Il réussit si bien qu'en juillet 1947 le ministère de l'Air décide de créer une escadrille de présentation de l'Armée de l'Air et de lui en confier le commandement. Dotée alors de douze « Stampe » SV-4, elle participe à toutes les manifestations aéronautiques internationales.

LES PREMIERES PATROUILLES « A REACTION »

Les premières patrouilles « acrobatiques » sur avion à réaction ont été présentées au public dès le début de l'année 1959. En effet, la deuxième escadre de chasse équi-

pée de « Vampire » ouvre la voie en mettant au point une patrouille d'« acrobatie » sur avion à réaction dirigée par le commandant Gauthier. En 1954, la 4^e escadre sur « Vampire » également, mais avec neuf appareils conduits par le capitaine Marias, et peu après la troisième escadre dotée de F-84 G commandée par le commandant Delachenal suivent l'exemple.

« TANT QUE L'ON N'A PAS TOUT DONNE, ON N'A RIEN DONNE. »

Telle est en effet la devise de l'Ecole de l'Air et de la Patrouille de France. C'est en 1953 que les premiers avions à réaction français « Ouragan » commencent à équiper nos escadres, la constitution d'une patrouille « acrobatique » nationale est décidée. Il est donc prévu que cette patrouille relèvera désormais de l'escadre dotée du matériel français le plus moderne. C'est ainsi qu'échoit en 1954, à la deuxième escadre de Dijon l'honneur de former la première « Patrouille de France ». Le soin en est confié au lieutenant Labaye. En 1955, c'est la deuxième escadre de Cambrai, dirigée par le lieutenant Tourniaire... En 1956, c'est le lieutenant Bretagnon et la quatrième escadre de chasse à Bremgarten. Dès l'année 1957, la base aérienne de Dijon

équipée alors de « Mystère » IV est désignée pour assurer la formation d'une « patrouille voltige », le lieutenant Capillon en prend le commandement. Son effectif qui était à l'origine de quatre appareils est porté à sept en 1958, puis à neuf en 1959.

Commandée par le capitaine Castagnos en 1960, la Patrouille de France est alors dotée de douze appareils. Sous les ordres du capitaine Brieu en 1961 et 1962, l'effectif passe à neuf seulement.

C'est en 1964, sous les ordres du capitaine Grand'Eury que la Patrouille de l'Ecole de l'Air de Salon-de-Provence reprend le flambeau. Dotée de six « Fougas Magister » elle participe alors aux plus importantes manifestations aériennes, toujours avec le même succès, malgré une diminution importante de l'effectif. Le commandement de cette patrouille passe au capitaine Roger en 1966.

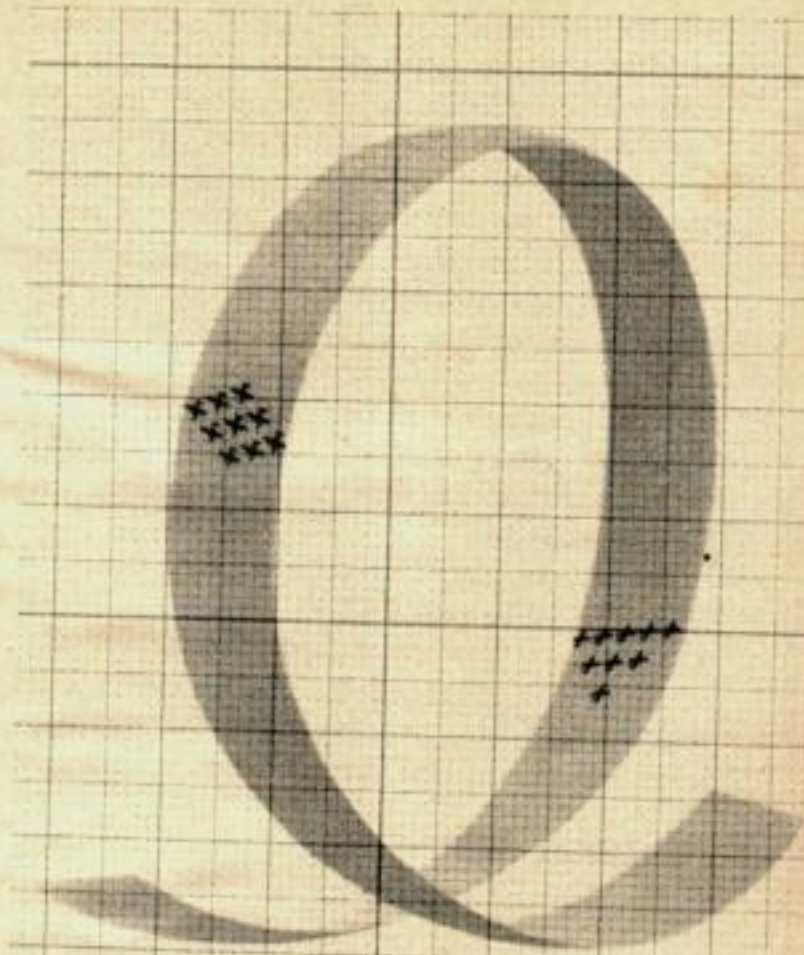
En 1967, dirigée par le capitaine Duguet, la Patrouille de France, voit enfin son effectif augmenter de trois unités. Evoluant à neuf « Fougas Magister », elle prend place au tout premier rang dans le concert international.

LA « MECANIQUE » DE LA PATROUILLE

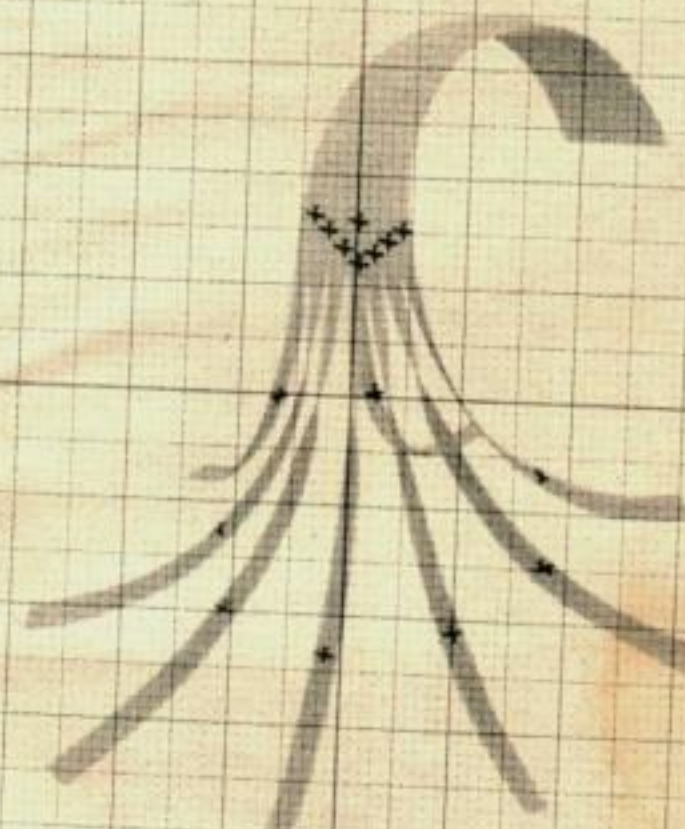
Continuant à neuf appareils, la patrouille 1969, effectuée dans une série renouvelée une présentation essentiellement axée sur la voltige. Les figures se succèdent à cadence soutenue et présentent les avions dans toutes les configurations possibles. Après les figures de base : boucles et tonneaux ; le vol inversé en patrouille serrée, le tonneau en miroir, innovations de la Patrouille de France, sont les grands moments de la présentation. Chaque avion évoluant dans des conditions inhabituelles doit être minutieusement réglé à la main de son pilote.

Pour arriver à atteindre cette perfection du pilotage les pilotes doivent totaliser plus de 30 000 heures de vol, mais c'est au sol que le spectacle commence. Dès la mise en route des réacteurs et jusqu'au retour au parking, symétrie et synchronisation vont dicter la position de chaque avion. Entre-temps, à des vitesses variant de 200 à 1 000 km/h, du sol jusqu'à une altitude d'environ 1 000 mètres, ils auront composé ce gigantesque ballet que clôturera l'éclatement, point final de la présentation.

Mais revenons en arrière, c'est à Pégoud que l'on doit la première démonstration de



BOUCLES...



voltige aérienne. C'est lui en effet, qui en 1913 fit le premier « looping » appelé aujourd'hui « boucle ». Le pilote français Fronval tourna 963 boucles consécutives en trois heures, démontrant ainsi qu'un homme et une machine pouvaient résister à des efforts exceptionnellement anormaux.

De grands noms illustrent cette discipline aéronautique outre Fronval, la France compte parmi ses meilleurs pilotes de voltige, et nous ne pouvons hélas les citer tous ici : Michel Détrouyat, Marcel Doret, et Léon Biancotto qui fut trois fois champion du monde.

La guerre de 1914-1918 fit faire des progrès importants à la voltige qu'on appelait à l'époque « acrobatie » aérienne. En effet, tous les pilotes de chasse, qu'ils fussent français, allemands ou britanniques furent en général de bons pilotes de voltige.

CHAQUE VOL EST UN RENOUVEAU

Questionnés individuellement les pilotes qui forment actuellement la Patrouille de France donnent à peu près tous la même réponse :

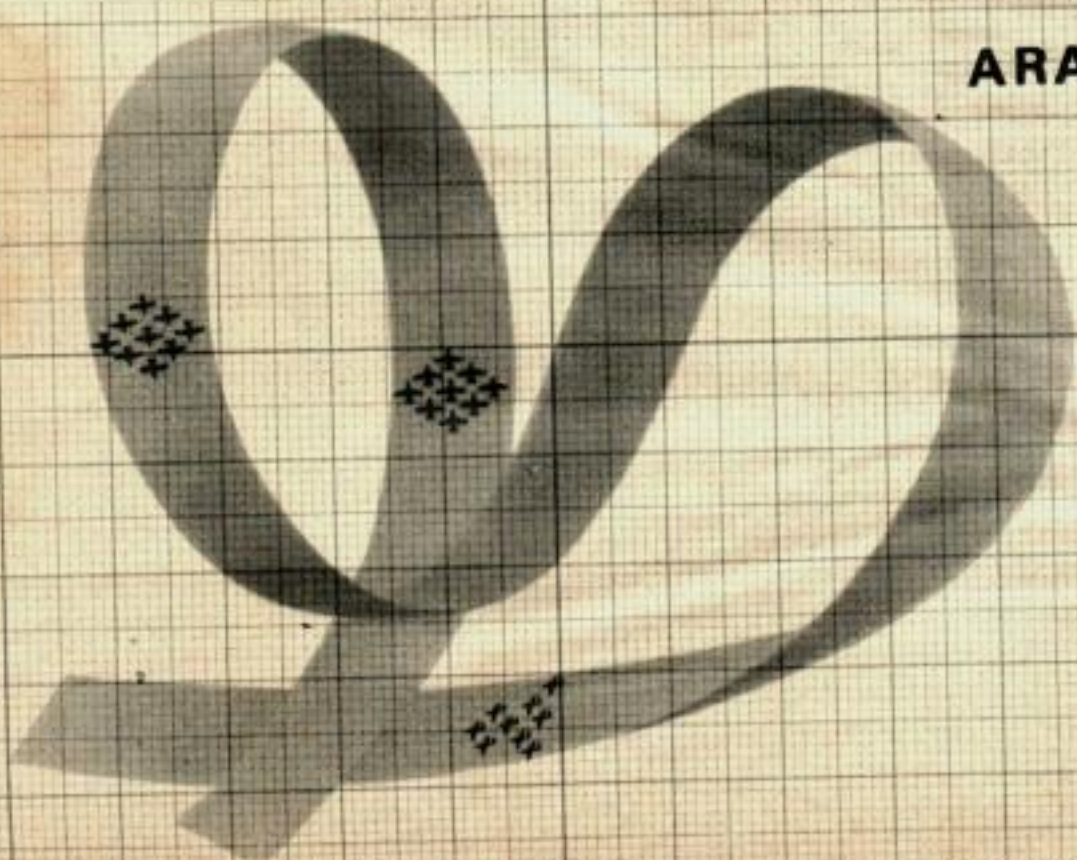
« Nous avons été sélectionnés pour faire partie de la Patrouille, nos goûts en matière d'aviation nous avaient déjà poussés vers la voltige individuelle. Cette nouvelle discipline nous offrait donc la possibilité de goûter à des joies partagées. Le travail en collaboration où chaque erreur de l'équipier peut avoir des conséquences graves pour toute l'équipe donne aux pilotes un sens aigu des responsabilités. Chaque vol est un renouveau, les fautes commises au vol

précédent ne ressemblent en rien à celles que l'on s'apprête à faire... Le fait de « sentir » son coéquipier si proche et pourtant invisible stimule le désir de bien faire. La compétition en matière de travail parfait demeure le seul but du groupe... »

Les problèmes de chacun sont disséqués devant tous, et chacun y apporte une solution. Ce qui fait une équipe tant sur le plan professionnel que sur le plan humain. Autant de raisons qui ont sans doute orienté le choix des pilotes de la Patrouille et surtout leur désir de faire partie d'une équipe qui se voulait la meilleure.

UN ART, UNE SCIENCE... ... UN SPORT ?

La voltige aérienne qu'on a tendance quelquefois à comparer au patinage artistique pour la grâce, la précision et la technique des évolutions que le pilote dessine dans le ciel avec son avion, que représente-t-elle au juste pour ceux qui la pratiquent : un sport, un art, une science, une passion, un violon d'Ingres ? C'est sans doute un peu tout cela et bien davantage encore. Le commandant Guillaume, du Centre d'Essais en vol de Brétigny vous dira : « La voltige, c'est prendre un avion et le faire manœuvrer dans les trois axes, dans les trois sens. » Pour le général Cuffaut, un as bien connu de l'escadrille du Normandie-Niemen : « La voltige c'est aussi l'art de faire évoluer avec souplesse et grâce un avion dans tous les axes. » Quant au capitaine Chapus, qui fut l'un des leaders les plus appréciés de la Patrouille de France :



ARABESQUES...

« La voltige c'est l'ensemble des figures que peut effectuer un avion autour de ses trois axes, dans tous les plans, évolutions soumises à certaines règles de souplesse, de précision et de beauté vis-à-vis du spectateur ou des arbitres. »

Le Chevalier d'Orgeix qui fut également trois fois champion du monde, déclare quant à lui : « La voltige c'est un amour, un grand amour, on aime un avion, il ne faut jamais le brutaliser. »

Avant d'arriver à aimer la voltige aérienne, il faut la comprendre, tout comme il faut longuement écouter de la musique classique avant d'en apprécier toute la beauté et toutes les finesses.

Le général Bloch, directeur de la division engins de la S.N.E.C.M.A. fut un grand pilote de voltige. Aujourd'hui encore, où ses activités professionnelles l'éloignent des terrains, quand il prononce le mot voltige, c'est toute l'histoire de sa prodigieuse carrière militaire qui défile dans ses souvenirs :

« La voltige c'est un perfectionnement du pilotage, pour dépasser une certaine qualité de pilotage. Sans voltige on est vraiment limité. Quand l'avion se trouve pour une raison quelconque dans une position anormale, les réflexes n'étant pas adaptés, on corrige avec difficulté. La voltige est nécessaire au pilote professionnel qui peut se trouver un jour ou l'autre dans telle situation. La voltige est très recommandée aux autres pilotes pour la même raison. J'aime la voltige pour le plaisir exceptionnel qu'on ressent à maîtriser une machine et pour la confiance qu'elle donne... »

L'ENSEIGNEMENT DE L'ECOLE DE L'AIR

L'enseignement de l'Ecole de l'Air comprend :

- une instruction militaire dispensée principalement au début de la première année ;
- une formation scientifique et technique répartie sur une ou deux années suivant les spécialités :
 - pendant les quatre premiers mois un enseignement commun à toutes les spécialités, consacré à la formation scientifique de base, mathématiques et physique ;
 - le reste de la scolarité est consacré à un enseignement différencié selon les spécialités, orienté vers les sciences appliquées et techniques ;
 - des conférences de culture générale pour lesquelles il est fait appel à d'éminentes personnalités ;
 - l'éducation physique obligatoire pour tous les élèves et qui a une place importante dans l'emploi du temps ;
 - l'enseignement proprement dit est complété par un certain nombre de stages et visites hors de l'école :
 - stage de sports d'hiver au centre militaire d'Annelle ;
 - visite d'installations industrielles et militaires.

L'Ecole de l'Air de Salon-de-Provence est chargée de la formation des officiers d'active en provenance du recrutement direct et destiné à servir dans le corps des officiers de l'Air, cadre navigant, et dans le corps des officiers mécaniciens de l'Air.

Les candidats doivent être Français ou naturalisés Français, célibataires, veufs ou divorcés sans enfant à charge, titulaires du baccalauréat, âgés de plus de 17 ans et de moins de 22 ans au 1^{er} janvier de l'année du concours (limite repoussée à 23 ans pour les candidats mécaniciens).

Le concours est du niveau des classes de mathématiques spéciales. La préparation demande deux ans après l'obtention du baccalauréat. Cette préparation s'effectue en principe dans les classes de mathématiques spéciales des établissements d'enseignement secondaire.

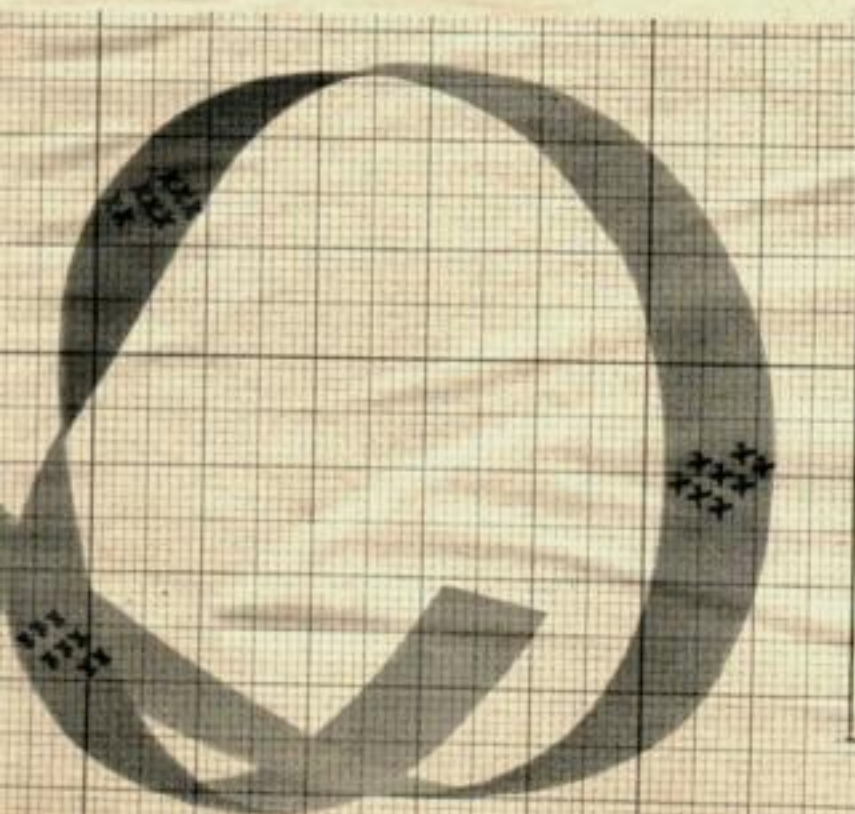
REGIME ET DUREE DES ETUDES

Les élèves admis à l'Ecole doivent contracter un engagement couvrant la durée des études jusqu'à leur nomination au grade de sous-lieutenant.

La durée des études est de trois ans à l'issue desquels les élèves effectuent un stage dans une école d'application de l'Armée de l'Air, avant d'être affectés en formation.

Le régime de l'Ecole de l'Air est l'internat pendant les deux premières années où les élèves bénéficient de la gratuité de la pension, du trousseau et de l'enseignement. En troisième année les élèves sont externes et bénéficient seulement de la gratuité de l'enseignement.

Pendant la durée de leur séjour à l'école les élèves reçoivent une solde spéciale.



LA VOLTIGE EN PATROUILLE

En patrouille les ailiers font du pilotage relatif et c'est une éducation extraordinaire des réflexes. Pour un pilote, le premier vol en patrouille est toujours impressionnant car les équipiers volent très près les uns des autres. Ils doivent suivre aveuglément le leader dont la précision et la technique, tout autant que la valeur humaine leur inspirent une totale confiance.

Lorsque ailiers et leader forment une telle équipe, tout est possible... Tout et même quelquefois des évolutions qu'ils n'avaient jamais eu l'occasion de faire en solo. Cela paraît incroyable, cependant citons encore à titre d'exemple l'histoire que raconte le général Bloch, alors capitaine à l'école de chasse de Meknès, lorsqu'en 1945, il vola pour la première fois sur « Hurricane » avec, comme moniteur, Buisson, un pilote fort connu dans les milieux aéronautiques : « Nous avons décollé à trois avions, Buisson comme leader, un ailier et moi. Nous avons suivi les ordres du leader et avons exécuté des figures que nous n'avions jamais eu l'occasion de faire en solo avant... »

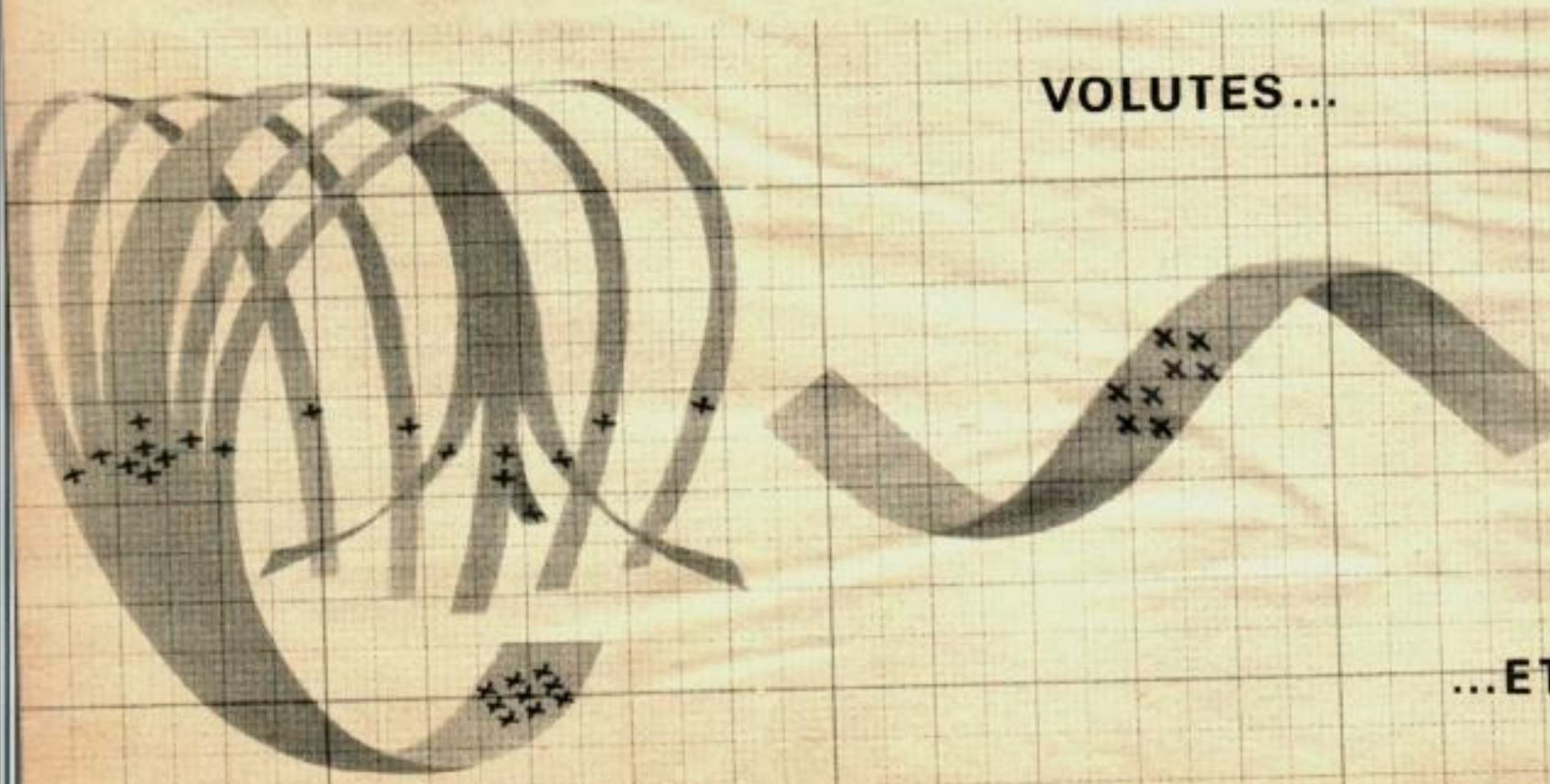
Tous les leaders qui se sont succédé ont marqué la patrouille de leur forte personnalité, moins cependant que la patrouille a marqué leur vie et leur carrière. Nous ne pouvons les citer tous ici, soulignons cependant l'important travail effectué par les deux derniers leaders, le capitaine Duguet et le capitaine Delsol. Ils ont été en effet les principaux artisans des succès de la Patrouille de France à neuf avions.

Pour les pilotes de notre prestigieuse Patrouille de France, la gloire qui rejaillit automatiquement sur eux n'a aucune importance. Ils ne sont que les représentants privilégiés de l'Armée de l'Air, choisis et entraînés pour la faire mieux connaître. Mais après chaque meeting, quand leur travail a été apprécié par le public, leur joie sans orgueil fait plaisir à voir.

DES HOMMES QUE L'ON COTOIE A PLUS DE 1 000 A L'HEURE...

Ce numéro si bien réglé, cette mécanique humaine dont la haute précision représente une longue et difficile préparation doit rester gravé dans toutes les mémoires. Jacques Abadon, un ancien de la Patrouille de France, tout jeune encore, aujourd'hui moniteur civil au Centre national de Pilotage de Montpellier nous a confié :

« Ma vie de pilote de chasse a été fortement influencée par la Patrouille. Le temps passé au sein de cette équipe a comblé ma vie en tant que pilote et en tant qu'homme. Des hommes que l'on côtoie biquotidienement à plus de 1 000 à l'heure deviennent vite plus que des copains. Il y a une complicité qui se noue, faite des mêmes sensations ressenties, au même instant, des mêmes peines partagées, des mêmes satisfactions lues sur les visages après les vols. Dès le travail terminé, au moment où le pilote sort de la cabine, c'est l'heure de vérité. Le regard échangé reflète la gratitude pour le camarade qui vous a aidé à « faire » le spectacle. Il est certain « debriefing honteux » où la fierté de chacun doit



VOLUTES...

...ET

être ravalée, où la réflexion cinglante part plus vite qu'on ne l'aurait voulu. Puis la camaraderie reprend ses droits, on pense au prochain meeting, à la nouvelle figure à mettre au point, au détail qui améliore. Durant la saison d'été, nous passons plus de temps ensemble qu'avec nos familles. Encore une chose qui fait que l'on se sent plus proche les uns des autres... »

MON FILS ASSURERA LA RELEVÉ...

« Trop d'anecdotes émaillent ma vie à la Patrouille pour que ce laps de temps ne puisse m'avoir profondément marqué. C'est le million et demi de dégâts sur la Croisette à Cannes dû à un bang trop sonore... C'est l'extinction de mes deux réacteurs en vol dos à 200 pieds du sol... C'est la réception chez le consul de France à Bamako... C'est la réflexion du président de la République au jeune pilote un peu timide que j'étais alors... Ce sont les accrochages en vol où les réflexes sont si rapides qu'ils vous sauvent... C'est le lapsus à la radio qui secoue de rire la Patrouille tout entière... C'est aussi hélas, le copain que l'on perd. Il m'arrive d'égrainer mes souvenirs au fil des photos que souvent je regarde. Je n'ai pas l'impression de raconter « ma guerre ». C'est une partie de ma vie, intensément vécue, qui a laissé des traces profondes dans ma chair de pilote... Une pointe d'amertume, un brin de regret, beaucoup d'envie envers ceux qui y sont encore... Mon fils assurera la relève. »

Lucienne BIANCOTTO.



LES AVIONS DE LA PATROUILLE

Entourés des soins attentifs de neuf spécialistes mécaniciens volontaires de l'Ecole de l'Air, les « Super-Magister » dont est dotée la Patrouille de France, sont des avions 100 % français dont près de 900 exemplaires ont été construits en France ou sous licence dans trois pays étrangers. Adoptés par l'Armée de l'Air française et par neuf pays étrangers, il s'agit d'un biplace en tandem dont le poids maximum est de 3 200 kg.

Dernière version des « Magister » le « Super-Magister » est équipé de deux réacteurs Turboméca Marboré VI, dont la puissance unitaire est de 480 kg de poussée. Sa vitesse maximale en palier est de 725 km/h, son plafond est de 10 500 mètres et son autonomie, en régime économique atteint 2 heures 30.

