



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE LA DÉFENSE

DOSSIER DE PRESSE

PATROUILLE DE FRANCE



CONTACT

Capitaine Yannick QUICHAUD – Officier Communication

Équipes de Présentation de l'Armée de l'Air

04.90.17.83.38 | 06.33.62.27.85 | contact@patrouilledefrance.fr

patrouilledefrance.fr | [facebook.com/patrouilledefrance.official](https://www.facebook.com/patrouilledefrance.official) | Twitter : @PAFofficiel

Des ailes et des hommes : une équipe liée autour d'une mission de prestige

La **Patrouille de France** forme, avec l'**Equipe de Voltige de l'Armée de l'Air**, les **Equipes de Présentation de l'Armée de l'Air**.

Garants des règles inhérentes à la maîtrise des risques et à la sécurité des vols, la direction est en charge de la coordination de l'ensemble des actions incombant à cette unité afin que les pilotes et les mécaniciens soient dotés de tous les moyens nécessaires à la réalisation de leurs missions.

A cet effet, elle s'appuie sur toute une équipe de spécialistes : une cellule « opération-logistique » prépare les déplacements lors des meetings, une cellule « administration » assure le suivi administratif de chaque personnel, une cellule « planification » organise les plans de vol, une cellule « vidéo-photo » filme tous les vols des deux formations et réalise des photographies aériennes, tandis qu'une cellule « communication » s'attache à promouvoir l'image, les déplacements ainsi que les performances de ces deux ambassadrices.

Equipes de Présentation de l'Armée de l'Air

Opération-Logistique

adj Vincent Guyomard, cne Jean-Noel Guy



Direction

cdt Xavier Debras, lcl Arnaud Amberg



Communication

asp Mathieu Gordien, cne Yannick Quichaud



Administration

clc Jennifer Principi, adj Magaly Balandras, sgc Sophie Leriche



Plannification

clc Eric Novella, cl charlotte Buffier



Vidéo-Photo

adj Michel Jouary, sgc Julien Mortreuil



100 ANS D'AVIATION MILITAIRE

"UNIS POUR FAIRE FACE"

L'année 2014, par la densité des anniversaires que nous allons célébrer, représente une année exceptionnelle pour mesurer le chemin parcouru par les aviateurs. Il y a 100 ans, lors du premier conflit mondial, on découvre leurs premiers exploits, l'aviation militaire est née. Les missions aériennes, réalisées alors, ont révélée l'importance de la maîtrise du ciel, la création de l'armée de l'air s'avère dès lors inéluctable, ce qui sera fait le 2 juillet 1934. C'est pourquoi, nous célébrerons les 80 ans de l'armée de l'air lors d'un meeting les 21 et 22 juin prochain sur la base aérienne de Cazaux. 2014 sera également l'occasion de fêter les 70 ans du débarquement, mais nous aurons une pensée pour le commandant Antoine de St Exupéry, écrivain et pilote, disparu en 1944. Plus près de nous, il y a 50 ans, l'armée de l'air prenait pour la première fois l'alerte nucléaire avec ses Mirage IV. Elle n'a plus cessé de le faire depuis.

Ces commémorations nous offrent une formidable opportunité non seulement de rapprocher les aviateurs de l'ensemble de la population, mais elles nous donnent surtout l'occasion de montrer combien l'armée de l'air peut regarder l'avenir avec la fierté de ce passé qui forge son identité.

L'armée de l'air est aujourd'hui un acteur incontournable pour protéger notre pays, dissuader un ennemi ou intervenir lorsque survient une crise. Son ambassadeur le plus connu dessine régulièrement dans le ciel l'étendard français. Nos trois couleurs ouvrent le défilé du 14 juillet à Paris. Les pilotes de la Patrouille de France sont très sensibles à ces couleurs qui traduisent les valeurs patriotiques et l'esprit d'équipe indispensables au sein de cette formation.

La Patrouille de France est parrainée, cette année, par les spationautes Jean-Loup Chrétien et Patrick Baudry. Ce choix est un symbole fort qui permet de rendre hommage à tous les acteurs de la Défense et plus particulièrement aux aviateurs qui ont écrit les pages de l'histoire de notre pays.

La Patrouille de France entend partager les valeurs de solidarité auxquelles l'armée de l'air est très attachée. Aussi, notre formation est fière d'être partenaire des associations "Solidarité Défense", "Le Souvenir Français" et "Rose Magazine".



SOMMAIRE

1 | COMMUNICATION

- CONTACT
- MEDIAS

2 | PATROUILLE DE FRANCE

- HISTOIRE
- PARRAINS
- PILOTES
- SERVICES TECHNIQUES
- ALPHAJET
- ENTRAÎNEMENT HIVERNAL
- ASSOCIATIONS

3 | BASE AERIENNE 701

1 | COMMUNICATION

CONTACT

COMMENT RENCONTRER LE PERSONNEL DE LA PATROUILLE DE FRANCE

IMPORTANT

L'accès des médias sur le terrain n'est possible qu'avec l'accord de l'organisateur. A ce titre, les demandes de reportage doivent lui être adressées en tout premier lieu. C'est lui qui vous indiquera la démarche pour venir à notre rencontre.

Si vous souhaitez rencontrer le personnel de la Patrouille de France au cours des meetings, nous avons prévu un créneau privilégié pour les médias. Il s'agit du jour de l'entraînement, qui précède celui de la démonstration publique.

Vous avez ainsi l'opportunité de pouvoir assister au briefing des pilotes, de suivre le départ aux avions et le décollage, mais aussi d'interviewer les pilotes et les mécaniciens ou encore monter à bord du Transall d'accompagnement.

Si les avions sont stationnés sur le lieu du meeting, vous pouvez également suivre l'intégralité de la démonstration, avec fumigènes.

ATTENTION

Les interviews ont lieu exclusivement le jour de l'entraînement.

- Pour les pilotes : A l'issue du vol, au pied des avions.
- Pour les mécaniciens : durant la première partie du vol (reconnaissance d'axe).

Le directeur et l'officier de communication peuvent également répondre aux questions le jour de l'arrivée sur le terrain. Pour cela, il faut impérativement contacter l'officier de communication en amont de l'événement.

En période hivernale (novembre à avril), vous pouvez adresser une demande de reportages par e-mail à l'adresse contact@patrouilledefrance.fr. L'officier de communication étudiera votre demande en fonction du plan de charge de l'unité.

MEDIAS

PHOTOS ET VIDEOS

Pour vous procurer des photos et vidéos libres de droit, afin d'illustrer vos articles et reportages, vous pouvez contacter le capitaine Yannick Quichaud par e-mail ou courrier.

Dans tous les cas, une demande écrite est nécessaire.

La seule condition d'utilisation, qui ne doit pas être commerciale, est de mentionner le crédit photo : Armée de l'Air.



2 | PATROUILLE DE FRANCE

HISTOIRE

60 ANNEES D'EMERVEILLEMENT

La première boucle est réalisée par Adolphe Pégoud à bord de son Blériot XI au mois de septembre 1913. Elle préfigurait l'art de l'acrobatie aérienne. Mais ce sont les pilotes, initiés à l'art d'évoluer dans la troisième dimension à partir de la première guerre mondiale, qui donneront naissance au vol en patrouille ! Nous ne pouvons pas aborder l'histoire de notre prestigieuse formation sans rendre un vibrant hommage aux pères de la Patrouille de France, nos aînés qui nous ont légué l'esprit et les traditions de la grande Dame. Jean Vilain, ailier du commandant Delachenal, leader de la patrouille 1953, nous confie que " Le vol en patrouille réclamait une synchronisation parfaite jusqu'à incarner l'élégance par un vol harmonieux et majestueux ".

LES PREMICES DE LA VOLTIGE AERIEENNE EN PATROUILLE

Après les essais de Pégoud, Domenjoz et Perreyon, en novembre 1913, à Buc (78), à bord de Blériot XI, la première patrouille recensée est la patrouille d'Etampes. Elle comprend trois Morane Saulnier MS-230. Elle est créée en 1931 par un groupe de moniteurs de l'Ecole de perfectionnement au pilotage, sous les ordres du capitaine Amouroux. Le fruit de leur travail est récompensé par leur participation aux meetings nationaux et internationaux. Dès 1934, une autre formation se constitue sous les ordres du capitaine Weiser, à Dijon. La particularité de la patrouille " Weiser ", ou " Cirque Weiser ", est de voler les avions attachés entre eux par des cordes. Equipée de Morane Saulnier MS 225 et de Spad 510, elle mettra en œuvre jusqu'à 18 appareils.

La patrouille d'Etampes rejoindra la base de Salon de Provence en 1937 sous la dénomination de " Patrouille de l'Ecole de l'air ". Après la Deuxième Guerre mondiale, le capitaine Perrier, vétéran de la Patrouille d'Etampes, forme la " Patrouille de Tours " composée de 12 Stampe SV4C, en 1946. Cette dernière retourne à Etampes en 1947 et se voit confier le nom « d'Escadrille de Présentation de l'armée de l'air » par le ministère de l'Air. Depuis lors, les patrouilles acrobatiques font florès avec la création d'une patrouille de Vampire par la 2e escadre de chasse de Dijon, en 1950, imitée par la 4e escadre de Friedrichshafen (Allemagne) en 1951. La 3e escadre, quant à elle, crée une patrouille de 4 F-84 G « Thunderjet » à Reims en 1952.

NAISSANCE DE LA PATROUILLE DE FRANCE

De toutes ces patrouilles, c'est la 3e escadre du commandant Delachenal qui aura l'honneur d'être baptisée du nom de " Patrouille de France ". Ce patronyme est attribué à Jacques Noetinger, commentateur du meeting d'Alger le 16 mai 1953, lequel clama devant le public " Mesdames, messieurs, la Patrouille de France vous salue ! ". Le 14 septembre de la



même année, l'état-major entérina le nom. Ces quatre pilotes seront félicités par M. René Pleven, ministre de la Défense nationale et des forces armées, à l'issue de leur démonstration au meeting du Bourget.

La Patrouille de France est confiée successivement à la 2e escadre de Dijon sur Ouragan, premier avion de chasse français en 1954, puis à la 12e escadre de Cambrai en 1955 et 1956 sur Ouragan et Mystère IVA, à la 4e escadre de Bremgarten (Allemagne) en 1956 sur Ouragan, à la 2e escadre de Dijon de 1957 à 1961 sur Mystère IVA et, enfin, à la 7e escadre de Nancy en 1962 et 1963, toujours sur Mystère IVA.

Il faut rendre hommage à ces pionniers de la voltige aérienne qui ont perpétué les traditions de la Patrouille de France. Ils se sont entraînés à voler en patrouille au sein de leurs escadres respectives afin de répondre à la mission de représentation qui leur incombait, souvent en dehors de leurs heures de travail. Le fruit de leur entraînement a favorisé la connaissance de l'aéronautique française en France et à l'étranger.



LA MISSION DE REPRESENTATION SE PROFESSIONNALISE

La Patrouille de France reçoit de nouvelles directives à partir de 1959. Désormais, la mission de la 2e escadre de Dijon, dotée de 12 Mystère IVA, est presque exclusivement dévolue à l'entraînement de la Patrouille de France.

A la demande du général de Gaulle, Président de la République, la Patrouille de France l'accompagnera lors d'une grande tournée dans les territoires de l'ex-Afrique Occidentale Française, en décembre 1959. La Patrouille visitera le Sénégal, le Mali, ainsi que le Niger.

En janvier 1964, la Patrouille de France est dissoute à la suite de restrictions budgétaires. Or, l'Ecole de l'air de Salon de Provence disposait de sa propre patrouille depuis 1937. Cette Patrouille de l'Ecole de l'air, évoluant parallèlement à la Patrouille de France, donne à l'état-major de pérenniser la Patrouille de France. C'est M. Pierre Mesmer, ministre des Armées, qui officialise cette "seconde naissance" en février 1964. Dès lors, la Patrouille de France stationnera sur la base de Salon de Provence et elle sera équipée d'une nouvelle flotte de onze CM 170 "Fouga Magister".



Provence
Cette "

l'occasion
France.

qui

La qualité des démonstrations de la Patrouille de France lui permet de rivaliser avec celles des patrouilles italiennes et anglaises. Pour l'anecdote, à l'occasion d'un vol en 1964, la fumée bleue de l'extérieur droit se répandit en gouttelettes dans la cabine au lieu de s'évacuer vers l'extérieur par le réacteur.

Le pilote descendit de son appareil tout de bleu vêtu. Le concept de "schtroumpf" était né. Il désigne aujourd'hui les trois nouveaux pilotes qui intègrent la Patrouille de France chaque année.

MEDIATISATION DE LA GRANDE DAME



La Patrouille de France acquiert une notoriété de plus en plus grande. Le chanteur vedette Julien Clerc et la "speakerine" de télévision Denise Fabre ont le privilège de voler avec la Patrouille de France en 1968 et en 1969.

A la demande expresse du roi Hassan II, la Patrouille de France

effectue une présentation au-dessus du Palais royal à Marrakech en 1975. En 1976, elle participe au meeting de Duxford où elle est présentée à Lord Mountbatten.

Le Fouga Magister, qui émerveilla les années 1970 en raison de sa présence public, cède sa place à l'Alphajet en d'entraînement avancé à la chasse va un rayonnement plus important hors de nos frontières, notamment grâce à une plus grande autonomie de vol.



foules durant les soutenue devant le 1980. Cet avion offrir à la France

En 1981, la Patrouille de France vole pour la première fois en patrouille avec le Concorde lors du meeting de la base de Colmar.



Les huit Alphajet de la Patrouille de France représenteront la France au cours d'une tournée aux Etats-Unis et survoleront, sous les yeux des Présidents américains et français, la « Statue de la Liberté », œuvre du sculpteur Bartholdi et de Gustave Eiffel pour la structure interne, au-dessus New-York, en 1986.

La Patrouille de France prêtera son image à des parrains exceptionnels dès 1988, et c'est Michel Drucker, parrain en 1990, qui s'attachera à faire connaître cette prestigieuse unité de l'armée de l'air, notamment lors de ses émissions de télévision.

A la demande de plusieurs hautes autorités de l'Etat, la mission de la Patrouille de France a revêtu un caractère diplomatique lors de ses tournées en Asie en 2004, en Amérique du Sud et aux Antilles

en 2009.

Pour la première fois en 2010, une femme, le commandant Virginie Guyot, devient leader de la Patrouille de France.

L'année 2012 a été marquée par la réalisation du film des 60 ans de la Patrouille de France produit par l'équipe d'Airborne films. Ce chef-d'œuvre rend hommage à la Grande Dame aux côtés de nombreux symboles français.

En célébrant son soixantième anniversaire, cette ambassadrice de l'armée de l'air témoigne de la fraternité d'hommes et de femmes n'ayant eu de cesse de se dépasser pour réaliser une mission exaltante. Elle perpétue les traditions des pionniers de l'aviation en déployant l'excellence des ailes françaises de par le monde.

Nous n'oublions pas ceux qui ont donné leur vie pour notre belle patrouille.

PARRAINS

L'histoire de la Patrouille de France est parsemée de merveilleuses rencontres. Certaines ont pris la forme du parrainage de la grande dame par d'illustres personnalités. Cette association d'images procède d'un partage de valeurs communes entre le parrain et cette formation. Elle participe ainsi, toujours plus haut, à l'excellence de la France.



PARRAINS 2014 : JEAN-LOUP CHRETIEN & PATRICK BAUDRY

Jean-Loup Chrétien, dispose de plus 10 000 h de vol à son actif. Entré à l'Ecole de l'Air en 1959, il fait ses premières armes sur Mirage III et Mirage F1 avant d'être le premier français, et le premier européen de l'ouest, à effectuer une sortie dans l'espace de en 1982. Affecté à la cité des étoiles à Moscou durant deux années, il fera partie de l'équipage franco-russe à bord de Soyouz T-6 en vue de réaliser son premier vol habité à bord de la station Saliout 7 du 25 juin au 2 juillet 1982.

Son second vol, en tant que cosmonaute, se déroule du 26 novembre au 21 décembre 1988 à bord de Soyouz T M-7 et il procédera à une sortie extravéhiculaire de 5h57 depuis la station MIR.

Affecté à la NASA à Houston, c'est en qualité d'astronaute qu'il effectuera son troisième vol à bord de la navette américaine Atlantis avec amarrage à la station MIR du 25 septembre au 5 octobre 1997.

Patrick Baudry est entré à l'Ecole de l'air en 1967 et vola sur le F100 Super Sabre et le Jaguar avant d'être affecté à son tour à la cité des étoiles en compagnie de Jean-Loup dès 1980. Il sera membre du second équipage pour le premier vol franco-russe en 1982.

Il rejoint le corps des astronautes à la NASA en 1984 afin de préparer le premier vol franco-américain à bord de la navette Challenger, du nom du bateau qui mesura le fond marin le plus profond du globe. Après 13 reports de tir, la navette est ramenée au hangar en raison de problèmes techniques graves.

Finalement, il effectuera son premier vol en qualité d'astronaute à bord de la navette Discovery du 17 au 24 juin 1985.

Patrick Baudry totalise plus de 15 000 h de vol sur quelques 400 machines différentes !

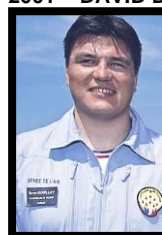
1988 – ALAIN DELON



1991 – JEAN-CLAUDE KILLY



2001 – DAVID DOUILLET



2012 – THIERRY DUSAUTOIR



1990 – MICHEL DRUCKER



1993 – SAS LE PRINCE
ALBERT DE MONACO



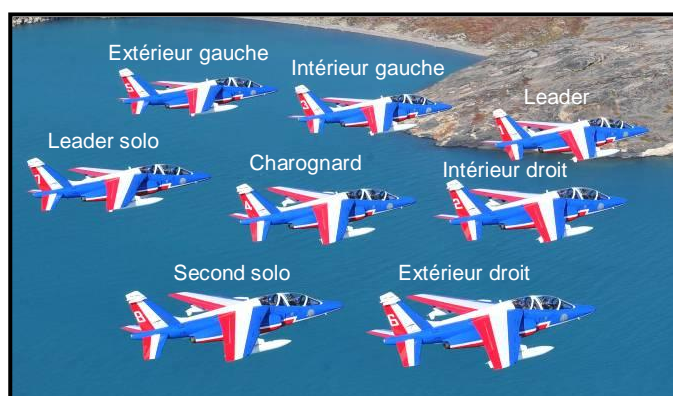
2010 – CARLA BRUNI-SARKOZY



PILOTES



Athos 8 – Athos 6 – Athos 1 – Athos 5 – Athos 7
Athos 2 – Athos 4 – Athos 3 – Athos 9



<p>INDICATIF</p> <p>ATHOS 01</p>		<p>NOM: HERPIN</p>	<p>PRÉNOM: JEAN-MICHEL</p>	<p>GRADE: COMMANDANT</p>
<p>POSITION</p> <p>LEADER</p>	<p>>> MÉCANICIEN(S): SCHNEIDER NICOLAS & BOURREAU DIMITRI</p> <p>CURSUS: Bac C en 1995 Classes préparatoires PCST 1995-1996 puis PSI* de 1996 à 1998 EA 98 Breveté pilote de chasse en 2003 2004-2008 : Base aérienne de Nancy. Pilote à l'Escadron de chasse 3/3 "Ardenne" sur Mirage 2000 D. 2008-2011 : Base aérienne de Saragosse en Espagne. Pilote au "152 Escadron" sur EF18 MLU. 2011-2012 : Base aérienne de Mont de Marsan. Pilote Equipe de Marque Mirage 2000 au CEAM</p>			
<p>INDICATIF</p> <p>ATHOS 02</p>		<p>NOM: MICHEL</p>	<p>PRÉNOM: BENJAMIN</p>	<p>GRADE: CAPITAINE</p>
<p>POSITION</p> <p>INTÉRIEUR DROIT</p>	<p>>> MÉCANICIEN(S): ADJ GRANDJEAN OLIVIER</p> <p>CURSUS: Bac D (S biologie) en 1994 DEUG SDM (science de la matière) de 95 à 98 EOPN 98 Breveté pilote de chasse en 2001 2001 à 2005 : Base aérienne de Dijon. Pilote au Groupe de chasse 1/2 « Cigognes » 2005 à 2008 : Base aérienne de Orange. Pilote/ instructeur à l'EC 2/5 « Ile de France » 2008 à 2011 : Base aérienne de Dijon. Pilote au Groupe de chasse 1/2 « Cigognes » 2011 à 2013 : Base aérienne de Mont de Marsan. Pilote expérimentateur sur M2000 et Alphajet à l'EC 5/330 Côte d'argent.</p>			
<p>INDICATIF</p> <p>ATHOS 03</p>		<p>NOM: CHANAT</p>	<p>PRÉNOM: BENJAMIN</p>	<p>GRADE: CAPITAINE</p>
<p>POSITION</p> <p>INTÉRIEUR GAUCHE</p>	<p>>> MÉCANICIEN(S): SGC BRISSARD MARC</p> <p>CURSUS: Bac S en 1997 DUT Mesures physiques Paris XII (97 / 99) EOPN 99 Breveté pilote de chasse en 2003 2004-2007 : Base aérienne de Reims. Pilote à l'Escadron de Reconnaissance 1/33 "Belfort" sur Mirage F1 CR. 2007-2009 : Base aérienne de Cognac. Instructeur à l'EPAA (École de Pilotage de l'Armée de l'Air) au 2ème EIV "Albert Littolff" sur TB30 Epsilon et Grob 120. 2009-2011 : Base aérienne de Reims. Pilote à l'Escadron de Reconnaissance 2/33 "Savoie" sur Mirage F1 CR/CT/B. 2011-2013: Base aérienne de Mont-de-Marsan. Pilote à l'Escadron de Reconnaissance 2/33 "Savoie" sur Mirage F1 CR/CT/B.</p>			

INDICATIF

ATHOS
04



NOM:
BETHOUX

PRÉNOM:
ROMAIN

GRADE:
COMMANDANT

ÂGE:
35 ANS

HEURES DE VOL:
1700 H

ANCIENNETÉ:
1ÈRE ANNÉE

POSITION



CHAROGNARD

>> **MÉCANICIEN(S)**: SGC RAKOTOMALALAVOLOLONA JIMMY

CURSUS:

Bac S en 1996
Classes préparatoires PCSI en 1997 puis PC* en 1998 et 1999
EA 99
Breveté pilote de chasse en 2004
2004-2009 : Base aérienne de Colmar. Pilote au Régiment de chasse 2/30 "Normandie-Niemen" sur Mirage F1 CT.
2009-2011 : Base aérienne de Reims. Pilote à l'Escadron de reconnaissance 2/33 "Savoie" sur Mirage F1 CR/CT et F1B.
2011-2013: Etat-major de l'armée de l'air à Paris. Adjoint de l'officier programme Rafale.

INDICATIF

ATHOS
05



NOM:
PLANTIER

PRÉNOM:
VINCENT

GRADE:
CAPITAINE

ÂGE:
36 ANS

HEURES DE VOL:
3100 H

ANCIENNETÉ:
3ÈME ANNÉE

POSITION



EXTÉRIEUR
GAUCHE

>> **MÉCANICIEN(S)**: SGC GOUX VINCENT

CURSUS:

Bac S en 1996
DEUG Math/Physique 1998
EOPN 98
Breveté pilote de chasse en 2001
2001-2006 : Base aérienne de Reims. Pilote à l'Escadron de reconnaissance 2/33 "Savoie" sur Mirage F1 CR.
2006-2008 : Base aérienne de Cognac. Instructeur au 4 ème EIV "Albert Littolff".
2008-2011 : Base aérienne de Reims. Pilote à l'Escadron de reconnaissance 2/33 "Savoie" sur Mirage F1 CR/CT et F1B.

INDICATIF

ATHOS
06



NOM:
BLANC-TAILLEUR

PRÉNOM:
OLIVIER

GRADE:
CAPITAINE

ÂGE:
37 ANS

HEURES DE VOL:
3000 H

ANCIENNETÉ:
2ÈME ANNÉE

POSITION



EXTÉRIEUR
DROIT

>> **MÉCANICIEN(S)**: SGC COLIN PHILIPPE

CURSUS:

Bac C en 1995
Classes préparatoires PT 1995-98 Lycée Vaucanson Grenoble
EOPN 98
Breveté pilote de chasse en 2001
2001-2005 : Base aérienne de Cambrai. Pilote à l'Escadron de chasse 1/12 "Cambrésis" sur Mirage 2000 RDI.
2005-2008 : Base aérienne de Tours. Instructeur au 2 ème EIV "Henri Jeandet" sur Alphajet.
2008-2009 : Base aérienne de Tours. Instructeur au STANEVAL sur Alphajet.
2009-2012 : Base aérienne de Dijon puis Luxeuil. Pilote à l'Escadron de chasse 1/2 "Cigognes" sur Mirage 2000-5.

INDICATIF

ATHOS
07



NOM:
LEROY

PRÉNOM:
WILLIAM

GRADE:
CAPITAINE

ÂGE:
35 ANS

HEURES DE VOL:
2200 H

ANCIENNETÉ:
3ÈME ANNÉE

POSITION



LEADER SOLO

>> **MÉCANICIEN(S):** SGC HEYDEL FRANCK

CURSUS:

Bac S en 1995
Faculté de sciences 1995-98
EOPN 98
Brevet pilote de chasse en 2001
2002-2006 : Base aérienne de Dijon. Pilote au Groupe de chasse 1/2 "Cigognes" sur Mirage 2000-5.
2006-2009 : Base aérienne d'Orange. Instructeur à l'Escadron de chasse 2/5 "Ile de France" sur Mirage 2000 C/B.
2009-2011 : Base aérienne de Solenzara. Directeur de tir et soutien opérationnel pour les escadrons.

INDICATIF

ATHOS
08



NOM:
AUBERT

PRÉNOM:
HERVE

GRADE:
CAPITAINE

ÂGE:
35 ANS

HEURES DE VOL:
2800 H

ANCIENNETÉ:
2ÈME ANNÉE

POSITION



SECOND SOLO

>> **MÉCANICIEN(S):** ADJ FRANÇOIS JEAN-MARIE

CURSUS:

Bac S en 1996
Classes préparatoires scientifiques 1996-1998 école des pupilles de l'air / Grenoble
EOPN 98
Brevet pilote de chasse en 2000
2001-2005 : Base aérienne de Dijon. Pilote à l'Escadron de chasse 2/2 "Côte d'or" sur Mirage 2000-5.
2005-2007 : Base aérienne de Salon de Provence. Instructeur à la DV 05/312 sur Tucano.
2007-2011 : Base aérienne de Dijon. Pilote au Groupe de chasse 1/2 "Cigognes" sur Mirage 2000-5.
2011-2012 : Base aérienne d'Orange. Instructeur à l'Escadron de chasse 2/5 "Ile de France" sur Mirage 2000 C et B.

INDICATIF

ATHOS
09



NOM:
CASTAGNET

PRÉNOM:
PHILIPPE

GRADE:
CAPITAINE

ÂGE:
36 ANS

HEURES DE VOL:
3200 H

ANCIENNETÉ:
4ÈME ANNÉE

POSITION



REPLAÇANT

>> **MÉCANICIEN(S):** SGC VIERS LIONEL

CURSUS:

Bac S juin 1995
Classes préparatoires scientifiques 1995 - 1997 Lycée Camille Guerin Poitiers
Faculté 1997 - 1998 Poitiers
Entrée AA septembre 1998
Brevet pilote chasse 2000
2001 - 2005 : Base aérienne de Colmar. Pilote au Groupe de Chasse 1/30 "Alsace" sur Mirage F1CT.
2005 - 2008 : Base aérienne de Colmar. Instructeur au Groupe de Chasse 1/30 "Alsace" sur Mirage F1B et F1CT.
2008 - 2010 : Base aérienne de Tours. Instructeur au 1er EIV "Henri Amault" sur Alphajet.

SERVICES TECHNIQUES



spectacle.

Le capitaine Matthieu Marez est le chef des services techniques de la Patrouille de France. Il est secondé par le lieutenant Steve Margottin. A ce titre, ils coordonnent l'emploi des avions logistiques et assurent la disponibilité des 12 Alphajet. La démonstration de la Patrouille de France ne peut se faire qu'avec 8 avions, ce qui contraint les mécaniciens à une disponibilité quotidienne en vue d'assurer le

La Patrouille de France réunit des pilotes d'élite, mais également des mécaniciens symbolisant l'excellence du savoir-faire de l'aéronautique française. Toutes les spécialités de la mécanique avion sont représentés chez les mécaniciens de la Patrouille de France.



Le "Bureau technique" suit le vieillissement de toutes les pièces des avions à l'aide d'un logiciel spécifique.

L'équipe "Dépannage" assure la maintenance corrective et préventive des Alphajet dans le but d'aligner 10 avions opérationnels chaque jour en se conformant aux règles liées à la sécurité des vols.





Le service de "Piste" est l'ensemble des moyens en personnel, matériel et infrastructure nécessaires à l'envol et au recueil des avions dans le respect des règles liées à la sécurité des vols et du personnel. L'équipe, composée de 13 mécaniciens et assistée du service dépannage, assure deux à trois vols par jour en période d'entraînement. Renforcée de 4 mécaniciens pendant les 5 mois correspondant à la saison des

meetings, cette équipe devient autonome et doit assurer quotidiennement, en plus de la mise en œuvre de 10 Alphajet, les convoyages, les dépannages éventuels, la logistique de 10 tonnes de matériels ainsi que le chargement et déchargement du Transall d'accompagnement. Les amplitudes journalières dépassant souvent les 12 heures de travail, la gestion de la fatigue repose sur un esprit d'équipe où l'exaltation collective prime sur les individualités dans le plus pur esprit du « rugby ». En outre, la confiance et le respect témoignés au mécanicien par « son » pilote lui garantissent un dévouement total et un travail de grande qualité. La Patrouille de France est composée d'un chanteur, de huit musiciens et de quarante techniciens qui entretiennent et accordent les instruments.

Les spécialistes "Armement" entretiennent et mettent en œuvre les « pods » fumigènes, les sièges éjectables, les artifices pyrotechniques qui les composent, ainsi que les paquetages de survie.



Les spécialistes "Avionique" vérifient les instruments de navigation, les moyens de communication, les câblages, les convertisseurs de tension, les générations électriques de chaque Alphajet.



Les spécialistes "Vecteur" œuvrent au cœur du moteur des avions en établissant un diagnostic et en vérifiant le carburant et l'hydraulique.

Les spécialistes "Environnement aéronautique" fournissent tous les matériels sol aux mécaniciens – par exemple, des groupes électrogènes – afin de leur garantir les meilleures conditions de travail, en conformité avec la législation.



La réunion de toutes ces spécialités permet à la Patrouille de France d'être une unité totalement autonome, même en meeting. L'équipe de piste suit la PAF dans chacun de ses déplacements. Une partie de l'équipe est embarquée en place arrière avec les pilotes, l'autre partie avec tout le matériel nécessaire emprunte un C 160 Transall. Entre chaque déplacement, l'équipe de dépannage et le bureau technique assurent la maintenance des avions à Salon. L'usure très rapide du matériel, causée par l'emploi permanent des capacités maximales des avions, demande une gestion très fine de tous les paramètres de l'avion.

Enfin la tâche des mécaniciens ne se limite pas à la saison des meetings qui n'est que la partie visible de leur travail. En effet, durant tout l'hiver, ils effectuent un énorme travail pour permettre aux pilotes de s'entraîner deux à trois fois par jour. Ce travail nécessite une grande disponibilité et une coordination parfaite entre chaque spécialité. La Patrouille de France réunit donc des pilotes d'élite mais également des mécaniciens représentant l'excellence du savoir-faire de l'aéronautique française.

ALPHAJET EN SERVICE DEPUIS 1981

Cinq avions ont jalonné l'histoire de la Patrouille de France. Composante matérielle de l'indissociable triptyque pilote-mécanicien-avion, ils ont très largement contribué au rayonnement de l'armée de l'air dans le monde.

L'Alphajet est le premier avion réalisé conjointement par les sociétés Dassault et Breguet. Destiné à succéder aux Fouga Magister et aux Lockheed T 33, il naît d'une coopération avec la société allemande Dornier. En avril 1971, le programme prévoit une version française d'entraînement, la plus simplifiée possible, afin de former les pilotes de chasse sur un avion biréacteur sûr, démonstratif et performant, ainsi qu'une version allemande d'appui aérien rapproché et de reconnaissance du champ de bataille. Le premier vol du prototype 01 se déroule à Istres le 26 octobre 1973 ; Jean-Marie Saget est aux commandes. L'avion se révèle alors très manœuvrant et ne présente aucun problème aux vitesses transsoniques. Le premier Alphajet E de série destiné à l'armée de l'air, qui en a commandé 175 exemplaires, effectue son premier vol à Istres, le 4 novembre 1977 et entre en service opérationnel le 30 janvier 1979. La version d'appui tactique retenue par la Luftwaffe, qui en a également acheté 175, est livrée à partir de 1980. Le total des Alphajet produits est de 512 appareils utilisés par la France, l'Allemagne, la Belgique, l'Égypte, le Maroc, le Togo, le Cameroun, le Qatar, le Nigeria et le Gabon). Ils ont effectué plus d'un million d'heures de vol. Ce petit biréacteur performant, qui décolle en 700 m et atteint Mach 0,86 à 15 000 m, est parfaitement adapté à la formation des pilotes de combat de nombreuses forces aériennes. Disposant d'excellentes qualités de vol, il est en service sur les bases de Tours et de Cazaux. Les élèves pilotes reçoivent leur brevet à l'école de l'aviation de chasse basée à Tours, puis suivent un stage de transition opérationnelle à Cazaux. C'est là qu'ils s'initient véritablement à leur futur métier de pilote de chasse lors de missions d'entraînement au tir, à la voltige et au combat aérien, avant de rejoindre les escadrons de chasse. Les performances et la sûreté de l'Alphajet ont assuré avec succès, depuis 1981, le remplacement des Fouga Magister de la Patrouille de France. L'avion n'a subi aucune modification fondamentale. Seuls changements notables : la « livrée » bleu-blanc-rouge, le phare de nez, le viseur qui a été retiré et enfin, le conteneur fumigène fixé sous le ventre. Celui-ci remplace le conteneur canon, permettant ainsi de laisser dans le ciel ce fameux panache tricolore.



ENTRAÎNEMENT HIVERNALE BATIR L'EXCELLENCE

TROIS NOUVEAUX PILOTES PAR AN

Le renouvellement des pilotes est soumis chaque année à la même procédure. Trois nouveaux pilotes de chasse doivent justifier d'un minimum de 1 500 heures de vol et de l'obtention de la qualification de chef de patrouille avant d'intégrer la Patrouille de France au poste de charognard, intérieurs gauche et droit. Après une présélection administrative, les candidats découvriront cette formation au cours d'un vol en place arrière. Ils se présenteront devant l'équipe en place qui choisira les trois nouveaux élus. Ce mode de recrutement repose sur les compétences techniques et les qualités humaines des pilotes, garantes d'une cohésion de groupe indispensable à la réalisation de leur mission.



NOUVELLE SAISON, NOUVELLE EQUIPE, NOUVELLE SERIE

Véritable chef d'orchestre, le leader de la Patrouille de France s'appuie sur les conseils des anciens et de sa propre équipe pour créer la nouvelle série et offrir un peu plus de 20 mn d'émerveillement au public. Cette création artistique sera conçue en deux temps. La première partie, conduite à la voix



exclusive du leader, s'intitule le « ruban » symbolisée par les fumigènes des huit Alphajet. Cette phase voluptueuse et très esthétique permet d'admirer de belles figures lentes en différentes formations telles que Canard, Flèche, Croisillon... La « synchronisation » est le second temps fort de la démonstration. Les évolutions, en groupe de 2, 4 ou 6 avions deviennent alors plus dynamiques et percutantes.

UN ENTRAÎNEMENT PROGRESSIF ET MAÎTRISE

La mise en place du ruban et de la synchronisation repose sur un entraînement intensif en période hivernale. Il dure six mois, du mois d'octobre au mois de mai. Deux ou trois vols quotidiens permettent à l'équipe un apprentissage progressif et maîtrisé de la série et de ses particularités. L'entraînement débute à quatre avions afin que les trois nouveaux pilotes intègrent les spécificités du vol en formation à la Patrouille de France. Il se poursuit à huit avions avec la répétition et le debriefing de chaque



phase de la série, durant plus d'une centaine de vols. Une commission de sécurité des vols, composée d'experts encadre la progression ; la série finalisée est alors présentée au chef d'état-major de l'armée de l'air qui valide la démonstration de l'année. La saison des meetings peut démarrer : la Patrouille de France est autorisée à se produire partout dans le monde.

LE COACHING – CONDITION PHYSIQUE ET COHESION

Le vol en patrouille serrée à 8 avions requiert une expertise avérée, les pilotes évoluent à des vitesses oscillant entre 300 et 800 km/h, à des distances comprises entre 2 et 3 mètres. Au cours de l'enchaînement des figures, ils subissent des accélérations variant de -3 à +7 G. Pour préparer au mieux les organismes à ces conditions extrêmes, un entraînement sportif hivernal quotidien est nécessaire. Il permet aux pilotes d'avancer dans les entraînements en vol et d'aborder le rythme intense de la saison des meetings en condition physique optimale. De plus, à travers la pratique régulière de sports collectifs, il développe la cohésion et la confiance, ingrédients indispensables pour cimenter l'esprit d'équipe.

ASSOCIATIONS LE CŒUR DE L'ÉQUIPE

Nous honorons avec noblesse et enthousiasme notre rôle d'ambassadeur de l'armée de l'air pour témoigner de nos valeurs de solidarité auprès des associations "Le Souvenir Français", "Solidarité Défense" et "Rose Magazine". Il est naturel de rendre hommage à nos frères d'armes déployés en opérations extérieures et d'apporter un peu de chaleur et de réconfort dans le cœur de toutes les personnes atteintes par la maladie du cancer.



ROSE

MAGAZINE

3 | BASE AERIENNE 701

LA BASE ET LES ECOLES D'OFFICIERS DE L'ARMEE DE L'AIR

La base aérienne 701 « Général Pineau » de Salon-de-Provence a le privilège d'accueillir la Patrouille de France. Cette prestigieuse unité côtoie les Écoles d'officiers de l'armée de l'air (EOAA) au sein de cette agréable base provençale où tous les officiers de l'armée de l'air, quelle que soit leur spécialité, sont formés. Ces écoles, parmi lesquelles l'École de l'air installée à Salon-de-Provence depuis 1937, sont accessibles pour tout détenteur de diplôme de BAC à BAC +5 soit sur concours, sur titre ou sur dossier. Les formations académiques sont sanctionnées par des diplômes universitaires allant de la licence au master, le diplôme de l'Institut d'études politiques d'Aix en Provence ou encore par le diplôme d'ingénieur de l'École de l'air reconnu par la commission des titres de l'ingénieur. Les EOAA forment des militaires, des officiers aguerris au commandement, experts du milieu aéronautique et spatial, capables de s'adapter rapidement à tous les milieux et aux situations les plus complexes. Les nombreux partenariats tissés avec le monde de l'enseignement supérieur ou celui de l'industrie à vocation aéronautique, la présence de laboratoires de recherche et la forte ouverture à l'international de nos écoles donnent à tous nos cursus la diversification nécessaire à l'atteinte de nos objectifs d'excellence. Excellence qui ne saurait être totale sans l'attachement de tous nos élèves aux traditions et aux valeurs humaines transmises de promotion en promotion et qui forgent l'âme et le cœur de tout officier de l'armée de l'air. C'est de ce nid que sont issus les pilotes de la Patrouille de France. Elle représente pour les élèves officiers un magnifique vecteur de rêve et de motivation. C'est également l'expression des valeurs telles que le courage, l'engagement, le dépassement de soi et la confiance enseignées dans nos Écoles. C'est enfin le symbole de l'esprit d'équipe qui anime le personnel de la base aérienne 701 dont chaque femme et chaque homme, quels que soient le métier exercé, le statut ou le grade, apporte sa contribution à la réalisation et au succès de la mission.

Pour de plus amples informations : <http://ecole-air.fr> - www.recrutement.air.defense.gouv.fr

