

PATROUILLE DE FRANCE

DOSSIER DE PRESSE 2017



CONTACT

Équipes de Présentation de l'Armée de l'Air
04.90.17.83.38 | 06.22.32.50.82 | orp.epaa@gmail.com
patrouilledefrance.fr | [facebook.com/patrouilledefrance.official](https://www.facebook.com/patrouilledefrance.official) | Twitter : @PAFofficiel



Sommaire

2017... L'ANNÉE DU DÉPLACEMENT AUX ÉTATS-UNIS	2
INTRODUCTION	3
I. LA PATROUILLE DE FRANCE	
• A. L'histoire	4
• B. Le personnel	
B.1. Les <i>pilotes</i>	8
B.2. La <i>mécanique</i>	11
• C. L'Alphajet	16
• D. Fonctionnement	
D.1. <i>En hiver</i>	18
D.2. <i>En été</i>	20
• E. La Patrouille de France parraine...	
E.1. L'association «Sourire à la Vie»	21
E.2. Le Cercle Sportif de l'INI	22
2. L'ARMÉE DE L'AIR EN OPÉRATIONS	24
3. BASE AÉRIENNE 701	28
4. COMMUNICATION ET RELATIONS PRESSE	
• A. Contact	29
• B. Medias	30

2017...

L'année du déplacement aux États-Unis

Le centenaire de l'entrée en guerre des États-Unis de 1917

Le 6 avril 1917, le Congrès américain vote «la reconnaissance de l'état de guerre entre les États-Unis et l'Allemagne». Ceci fait suite à la décision de l'Allemagne de faire la guerre sous-marine aux navires neutres faisant affaires avec les pays de l'Entente, et à l'interception par les Britanniques d'un télégramme du ministre allemand des affaires étrangères, demandant à son ambassadeur à Mexico de conclure un alliance avec le Mexique, contre les États-Unis. À cet instant-là, la Grande Guerre, jusqu'alors européenne, devient mondiale.

Pour commémorer cette entrée des États-Unis dans la Première Guerre Mondiale, la Patrouille de France est invitée outre-Atlantique afin de participer à plusieurs meetings et passages, de mars à mai 2017.

“

L'Amérique doit donner son sang pour les principes qui l'ont fait naître.

Thomas Woodrow Wilson (1856-1924), 28e président des États-Unis

”

INTRODUCTION

La Patrouille de France est une unité des Équipes de présentation de l'armée de l'air, dont la mission est d'être un d'ambassadeur de l'armée de l'air. Leur objectif est de représenter tous les aviateurs qui œuvrent au quotidien dans notre institution ainsi que les modes d'action qui sont développés et mis en œuvre sur des théâtres d'opérations extérieurs ou, plus proche de nous, au profit des missions dédiées à la protection du territoire. À ce titre, la mission de représentation impose à ces personnels une disponibilité, une rigueur et un investissement importants, aussi bien en vol qu'au sol.

Les EPAA utilisent les tribunes offertes par les manifestations aériennes et les différents médias pour, au travers de leurs démonstrations aériennes, démontrer un savoir-faire, c'est-à-dire montrer comment, avec une formation et un entraînement adaptés, ces personnels parviennent à atteindre, quelque soit leur spécialité, le niveau requis et exigé par leur mission opérationnelle.

Les démonstrations aériennes qui sont exposées au plus grand nombre sont conçues comme un spectacle aérien. L'objectif est de provoquer au sein du public une émotion particulière qui l'incitera à revenir assister à des manifestations aériennes, mais surtout l'invitera à se rapprocher de celles et ceux qui font vivre ces équipes, afin de partager un moment privilégié avec eux. Par cet élan est créée une dynamique positive qui permet de garantir un lien entre l'armée de l'air et la nation aussi étroit que possible. Les équipes, par leur présence au sol et leur disponibilité auprès du public, garantissent ce lien armée-nation.

I. LA PATROUILLE DE FRANCE

A. L'histoire

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 ».



Adolphe Pégoud

Les prémices de la voltige aérienne 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'École 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 commandant Weiser, à Dijon. La particularité de la patrouille « Weiser », ou « Cirque Weiser », est de voler les avions attachés entre eux par des cordes. Équipée de Morane 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'École 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



La première Patrouille de France (1953)

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 17 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 représentation 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'École de l'air de Salon de Provence disposait de sa propre patrouille depuis 1937. Cette « Patrouille de l'École de l'air », évoluant parallèlement à la Patrouille de France, donne l'occasion 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 « Fougas Magister ».

La qualité des démonstrations de la Patrouille de France lui permet déjà 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.



Médiatisation 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.

À la demande expresse du roi du Maroc 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 Fougas Magister, qui émerveilla les foules durant les années 1970 en raison de sa présence soutenue devant le public, cède sa place à l'Alphajet en 1980. Cet avion d'entraînement avancé à la chasse va offrir à la France un rayonnement plus important hors de nos frontières, notamment grâce à une plus grande autonomie de vol.

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.

À 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 en 2013, 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.

La Patrouille de France 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.

B. Le personnel

B.1. Les pilotes



Site web

Athos 1 - Leader Commandant Christophe



3ème année dans la patrouille
2200 heures de vol
Pilote de Mirage 2000-5

Mécaniciens : ADC Christophe et SGC Julien

Cursus

Bac S en 1998
Classes préparatoires au Lycée militaire d'Autun MPSI en 1999 et 2000 puis MP en 2000-2002
EA en 2002 promotion Commandant «Jean Serge Longy»
Breveté pilote de chasse en 2007

Athos 2 - Intérieur droit Capitaine Damien

2ème année dans la patrouille
3100 heures de vol
Pilote de Mirage FI CR et de Mirage 2000D

Mécanicien : SGC Philippe

Cursus

Bac S en 1999
Faculté de sciences de 1999 à 2000
EOPN en 2000
Brevet pilote de chasse en 2003



Athos 3 - Intérieur gauche Capitaine Cyril



2ème année dans la patrouille
2200 heures de vol
Pilote de Mirage 2000-5 et Rafale

Mécanicien : SGC Jérôme

Cursus

Bac S en 2001
Classes préparatoires PCSI de 2001 à 2002, puis PC de 2002 à 2003 au lycée Gay Lussac à Limoges
EOPN 2003
Breveté pilote de chasse en 2006

Athos 4 - Charognard

Commandant Nicolas

2ème année dans la patrouille
2000 heures de vol
Pilote de Mirage FI CR et de Mirage 2000 C

Mécanicien : SGC Vincent

Cursus

Bac S en 2001
Classes préparatoires PC de 2001 à 2003
EA en 2003 promotion «Vincent Beau»
Breveté pilote de chasse en 2008



Athos 5 - Extérieur gauche

Capitaine William



6ème année dans la patrouille
3300 heures de vol
Pilote de Mirage 2000-5

Mécanicien : SGC Séverine

Cursus

Bac S en 1995
Faculté de sciences de 1995 à 1998
EOPN en 1998
Brevet pilote chasse en 2001

Athos 6 - Extérieur droit

Capitaine Bertrand

3ème année dans la patrouille
3200 heures de vol
Pilote de Mirage FI CR

Mécanicien : ADJ Olivier

Cursus

Bac S en 1996
EOPN en 1998
Breveté pilote de chasse en 2000



Athos 7 - Leader solo

Capitaine Hervé



5ème année dans la patrouille
3500 heures de vol
Pilote de Mirage 2000-5

Mécanicien : SGC Grégory

Cursus

Bac S en 1996
Classes préparatoires scientifiques de 1996 à 1998 - École des pupilles de l'air / Grenoble
EOPN en 1998

Athos 8 - Second solo

Capitaine Benjamin

4ème année dans la patrouille
3300 heures de vol
Pilote de Mirage FI CR

Mécanicien : ADJ Lionel

Cursus

Bac S en 1997
DUT Mesures physiques Paris XII de 1997 à 1999
EOPN en 1999
Breveté pilote de chasse en 2003



Athos 9 - Remplaçant

Capitaine Benjamin



4ème année dans la patrouille
3200 heures de vol
Pilote de Mirage 2000-5

Mécanicien : ADJ Jimmy

Cursus

Bac D en 1994
DEUG SDM de 1995 à 1998
EOPN en 1998
Breveté pilote de chasse en 2001

B.2. La mécanique

Les services techniques de la Patrouille de France assurent tout au long de l'année la disponibilité des 12 Alphajet. L'équipe, qui se compose d'une quarantaine de mécaniciens tous spécialistes de haut niveau, bénéficie de l'expérience acquise sur les différents types d'aéronefs et bases aériennes de l'armée de l'air.

Répartis en deux équipes, « piste/meeting » et « dépannage », les techniciens de chaque spécialité allient rigueur et professionnalisme pour accomplir leur mission. L'esprit d'équipe, la disponibilité, le goût de l'effort et du travail bien fait sont les principales valeurs qui animent chacun d'entre eux.



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 radio, les câblages, les convertisseurs de tension, les générations électriques de chaque Alphajet.

Les spécialistes « [Vecteur](#) » œuvrent sur toute la partie mécanique de l'avion ainsi que sur la partie moteur. Ils réalisent le dépannage préventif et curatif des Alphajet.

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, de sorte de pouvoir disposer d'une flotte de 10 appareils.

En effet, durant la saison d'entraînement hivernale, l'intervention des services techniques est primordiale pour permettre une activité aérienne soutenue, soit 2 à 3 vols d'entraînement quotidiens. La sollicitation intense des Alphajet nécessite une gestion fine de tous les paramètres de l'appareil. Ce travail nécessite une grande disponibilité et une coordination parfaite entre chaque spécialité.

La Patrouille de France réunit des pilotes de chasse et des mécaniciens de toutes les spécialités autour d'un même vecteur : l'Alphajet



Direction des services techniques

Le chef des services techniques de la Patrouille de France, le capitaine Xavier, et son adjoint le capitaine Christophe, assurent avec le chef hangar, l'adjudant-chef Patrice, la disponibilité des 12 Alphajet, ainsi que l'emploi des avions logistiques nécessaires à la mission. La démonstration de la Patrouille de France ne peut se faire qu'au prix d'une disponibilité simultanée de 8 Alphajet. Il s'agit là de l'enjeu majeur pour l'ensemble de l'équipe technique qui assure cette disponibilité.



CNE Christophe, CNE Xavier, ADC Patrice

Bureau technique

Au bureau technique, les adjudants-chefs Patrick, Sylvain et Emmanuel suivent après chaque vol l'ensemble des pièces des 12 Alphajet. Ils permettent ainsi de planifier chaque maintenance le moment opportun. Dans le même bureau, l'adjudant-chef Serge est responsable du service qualité de l'unité.



ADC Serge, ADC Emmanuel, ADC Sylvain, ADC Patrick

Équipe dépannage

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.



De gauche à droite : SGC Romain, SGC Arnaud, SGC Romain, ADJ Philippe, ADJ Sébastien, M. Jean-Noël, ADC Dimitri, ADJ Philippe, ADJ Fabien, ADJ Nicolas, SGT Davy, SGC Benjamin, SGC Vincent, ADC Franck, SGC Julie. Non présents sur l'image : ADC Laurent, ADJ Édouard, ADJ Cédric, SGC Stéphane, SGC Guillaume, SGC Arnaud, SGC Sébastien, SGC Marc.



Équipe de piste

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.

La motivation, les compétences professionnelles et les qualités humaines de chaque mécanicien constituent le socle sur lequel est bâtie l'équipe : elle dispose alors de toutes les aptitudes pour absorber la charge de travail qu'impose un tel rythme et la nécessité impérieuse de disposer de 10 appareils aptes au vol chaque jour.



De gauche à droite : SGC Jérôme, SGC Séverine, SGC Philippe, ADJ Jimmy, SGC Grégory, SGC Julien, ADC Christophe, ADJ Olivier, SGC Vincent, ADJ Lionel

C. L'Alphajet



L'Alphajet est en service depuis 1979 dans l'armée de l'air française et depuis 1981 à la Patrouille de France.

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.

Depuis 1981, c'est l'Alphajet qui équipe la Patrouille de France.

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 manoeuvrant 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 où les élèves pilotes reçoivent leur brevet de pilote de chasse et suivent un stage de transition opérationnelle. 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.

En France, tous les Alphajet, dont ceux de la Patrouille de France, ont reçu des sièges éjectables Martin Baker Mk 10L zéro-zéro, permettant une éjection au sol avec une vitesse nulle.



D. Fonctionnement

D.1. En hiver

Trois nouveaux pilotes par an

Le renouvellement de trois pilotes de la Patrouille de France est soumis chaque année à la même procédure. Les candidats 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 se présentent à Salon pour une journée de sélection au cours de laquelle ils découvrent de l'intérieur l'unité, et où ils ont l'occasion de faire un vol en place arrière. Cette journée est ponctuée par l'entretien de sélection devant l'équipe : c'est au cours de cet entretien que sont évaluées la motivation ainsi que les qualités humaines des candidats, qualités indispensables à la mission de représentation et garantes d'une cohésion de groupe essentielle à la réalisation de leur mission. À l'issue des entretiens de tous les candidats, ce sont les pilotes de l'équipe qui choisissent leurs trois futurs équipiers.



Un entraînement progressif et maîtrisé

Une démonstration de la Patrouille de France est appelée série. La mise en place de cette série 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 par une phase de vols à quatre avions, afin que les trois nouveaux pilotes intègrent les spécificités du vol en formation tel qu'il est pratiqué à la Patrouille de France. Il se poursuit à huit avions avec la répétition et le débriefing de chaque phase de la série, ce qui représente plus d'une centaine de vols. Une commission de sécurité des vols, composée d'experts de l'armée de l'air, 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 alors démarrer : la Patrouille de France est autorisée à se produire partout dans le monde.

Nouvelle saison, nouvelle équipe, nouvelle série

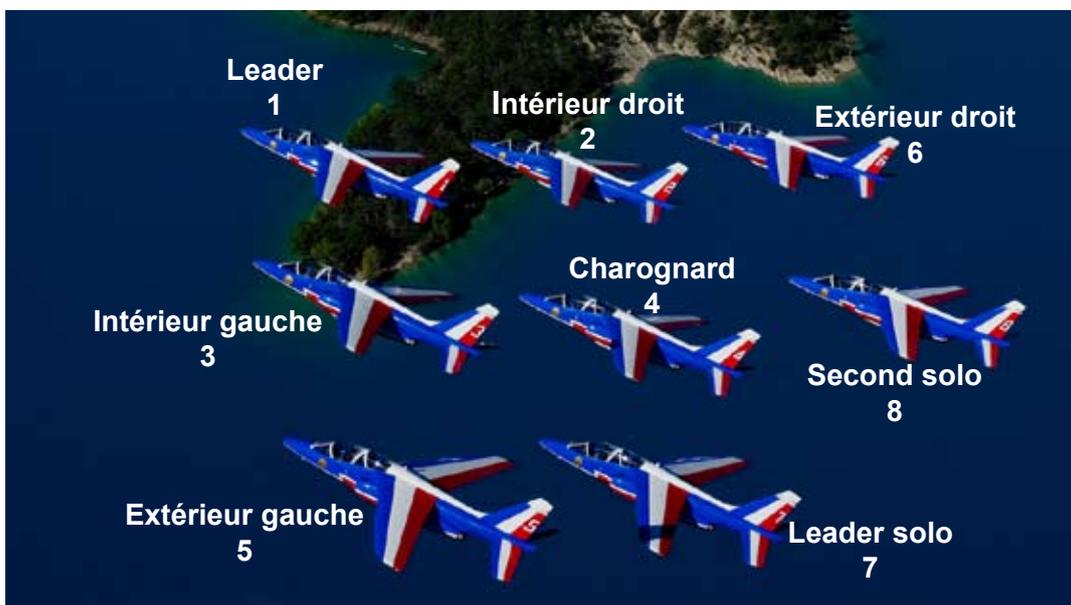
Véritable chef d'orchestre, le leader de la Patrouille de France s'appuie sur les conseils des anciens et de sa propre équipe pour créer la nouvelle série et offrir un peu plus de 20 mn d'émerveillement au public. Cette création artistique est composée de deux temps.

La première partie, conduite à la voix exclusive du leader, s'intitule le « ruban » qui consiste en évolutions en patrouille serrée à 8 avions. Cette phase voluptueuse et 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. La patrouille se sépare alors en groupes réduits de 2, 4 ou 6 avions qui effectuent des évolutions plus dynamiques et percutantes.

Le coaching – condition physique et cohésion

Le vol en patrouille serrée à 8 avions requiert une expertise avérée ainsi qu'une bonne condition physique : les pilotes évoluant à des vitesses oscillant entre 300 et 800 km/h, à des distances comprises entre 3 et 4 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 avec une condition physique optimale.

De plus, la pratique régulière de sports collectifs est l'occasion de développer la cohésion et la confiance dans le groupe, ingrédients indispensables pour cimenter l'esprit d'équipe.



La Patrouille de France en formation Diamant, et les différents postes.

D.2. En été

Durant la saison estivale des meetings aériens qui court du mois de mai au mois d'octobre, l'équipe réalise une quarantaine de démonstrations officielles en France, en Europe et dans le monde, à raison de deux par week-end.

En plus des démonstrations en meeting, la Patrouille de France effectue des défilés aériens au titre de commémorations, d'inaugurations ou d'ouvertures d'événements.

Dans cette période estivale, l'organisation de l'équipe des mécaniciens change : les mécaniciens de Piste partent avec leurs pilotes, pour assurer la mise en route et la remise en œuvre des avions pour chaque vol, tandis que les mécaniciens du Dépannage se sépare en deux groupes : une partie d'entre eux accompagne l'équipe en meeting pour le dépannage sur site, les autres restent à Salon et effectuent des opérations de maintenance corrective et préventive sur le reste de la flotte d'Alphajet.



E. La Patrouille de France parraine...

E. I. L'association «Sourire à la Vie»

Comme un sportif de haut niveau doit se préparer aux épreuves pour être le plus fort, l'enfant malade a tout à gagner à être préparé aux épreuves qui jalonnent son parcours thérapeutique.

Pour cela, l'équipe de l'association Sourire à la Vie, fondée par Frédéric Sotteau, ancien sportif de haut niveau, suit les enfants atteints de cancer toute l'année et tout au long de la maladie grâce à un accompagnement global et individualisé, proche de celui des athlètes de haut niveau.

A l'hôpital comme au Phare des Sourires, premier centre de soins de support et de répit en Europe, un programme complet combine ainsi relaxation, imagerie mentale, préparation physique, sommeil, ostéopathie et suivi nutritionnel, pour permettre aux enfants de disposer d'un maximum de ressources au moment où ils en ont le plus besoin. Ainsi, ils restent en meilleure forme physique et psychologique, perdent moins de poids, apprennent à gérer leurs angoisses et reprennent confiance.

Plusieurs projets exceptionnels sont mis en place tout au long de l'année pour inviter les enfants à se dépasser. Ces aventures leur permettent de rétablir un certain équilibre avec les épreuves difficiles qu'ils traversent et de vivre une vraie vie d'enfant malgré les contraintes des traitements qui rythment quotidiennement leur vie : traversée en catamaran de Marseille à la Corse, expédition à chiens de traîneaux dans le Grand Nord canadien ou en Laponie, création d'un spectacle mêlant théâtre, danse et chant aux côtés d'artistes à succès, séjours d'hiver au ski ...



E.2. Le CSINI

Le Cercle Sportif de l'Institution Nationale des Invalides (CSINI) a été créé le 10 octobre 1966. Initialement réservé aux ressortissants du Monde combattant, le Cercle Sportif s'ouvre dès 1968 aux personnes handicapées physiques de toutes origines. Sa vocation étant de favoriser par la pratique sportive, la réadaptation et la réinsertion des personnes handicapées moteurs ou des personnes souffrant d'une déficience visuelle ou auditive. Il s'agit d'une association type loi 1901 qui est agréée Jeunesse et sports et affiliée à la Fédération Française Handisport (FFH) ainsi qu'à la Fédération des clubs sportifs et artistiques de la Défense (FCSAD).

Le Cercle sportif est l'un des plus anciens clubs handisport français et l'un des plus importants tant par le nombre de ses adhérents que par la qualité de ses résultats et de son palmarès. Aujourd'hui, le CSINI accueille près de 400 adhérents dans une dizaine de disciplines comme l'escrime, l'haltérophilie, la natation, le cyclisme, le tennis de table, le foot-fauteuil, le torball, le tir aux armes, le ski de fond et le ski alpin...

Les liens qui unissent le Cercle à l'INI privilégient en particulier l'accueil des pensionnaires et s'orientent également vers une collaboration accrue avec le service de médecine physique et de réadaptation par le biais de l'intégration des activités physiques adaptées dans le parcours de soins et de rééducation des personnes hospitalisées.





2. L'ARMÉE DE L'AIR EN OPÉRATIONS

Les pilotes et mécaniciens de la Patrouille de France viennent d'unités de combat, et ont vocation à y retourner. Ils sont des ambassadeurs de l'armée de l'air et de son haut niveau d'expertise, et symbolisent l'excellence des ailes françaises à chacune de leurs prestations. Ils représentent leurs frères d'armes, engagés en opérations intérieures et extérieures, tout cela grâce à un savoir-faire acquis par une longue et précieuse expérience accumulée durant plusieurs années.

La Patrouille de France est donc à l'image de l'armée de l'air et de son quotidien opérationnel.



Crédit photo: Armée de l'air

Les opérations de l'armée de l'air

Les opérations conduites aujourd'hui par l'armée de l'air prennent plusieurs formes, mais elles ont pour caractéristique commune d'avoir toutes la même finalité : la protection des Français face aux menaces actuelles.

Sur notre territoire, il s'agit :

- de contribuer à la dissuasion nucléaire française au travers de l'un de ses deux piliers : la composante aéroportée, afin de protéger les Français contre les menaces majeures qui seraient susceptibles d'atteindre nos intérêts vitaux ; par ses caractéristiques, cette composante apporte notamment une crédibilité de notre doctrine, qu'elle seule peut aujourd'hui offrir ;
- d'assurer la sûreté de l'espace aérien, de réaliser la police du ciel, et ainsi de protéger les Français contre les menaces aériennes ;
- d'agir sur le territoire national en complémentarité avec les forces de sécurité intérieure ;
- d'assurer de nombreuses missions de service public (Search And Rescue, Hephaïstos, ouverture terrains biomédecine etc.) ;
- de contribuer au renseignement sur les menaces (terrorisme, banditisme, etc).

Sur les théâtres extérieurs, les armées françaises sont principalement engagées au Levant et dans la bande sahélo-saharienne dans le cadre de la lutte contre le terrorisme, mais aussi en Europe de l'Est dans le cadre des mesures de réassurance. Il s'agit :

- de projeter les forces en opérations et d'assurer notamment la manœuvre logistique par air ;
- de frapper les groupes terroristes à l'étranger, qui menacent les Français au travers des réseaux qu'ils développent pour frapper la France, ou de l'idéologie qu'ils véhiculent ;
- de porter assistance à nos ressortissants et protéger nos intérêts à l'étranger ;
- de renseigner sur les menaces, en particulier terroristes ;
- de participer au maintien de la souveraineté des états baltes dans leur espace aérien dans un cadre OTAN

Engagement au Levant

Les armées françaises sont engagées dans l'opération CHAMMAL en Irak en continu depuis le 19 septembre 2014. L'armée de l'air intervient en Syrie depuis le 8 septembre 2015. Il s'agit d'une participation directe à la lutte contre Daech, au sein d'une coalition internationale emmenée par les États-Unis, à la demande des autorités irakiennes et en appui de leurs forces de sécurité.

Cette opération vise à affaiblir le plus sensiblement possible Daech et à prévenir des attentats sur le territoire national. Elle traduit concrètement la complémentarité entre protection du territoire national et défense de l'avant. L'opération Chammal implique près de 400 aviateurs, et constitue l'effort principal de l'armée de l'air en termes de moyens aériens et d'activité aérienne.

Au total, à la fin septembre 2016, avec l'aéronavale, près de 900 frappes ont été effectuées au Levant (dont seulement un peu plus d'une trentaine en Syrie) et plus de 1900 munitions ont été tirées.

En termes de munitions délivrées par l'armée de l'air, cela correspond à deux fois le volume tiré lors de l'opération Harmattan en Libye en 2011, et 4 fois le volume délivré dans le cadre de Serval et de Barkhane réunies.



Crédit photo:Armée de l'air

Engagement en Afrique

S'agissant de la bande sahélo-saharienne, l'opération Barkhane a été lancée le 1er août 2014. Elle fait suite à l'opération Serval, lancée pour sa part en janvier 2013.

Il s'agit du volet militaire de la stratégie de la France pour la zone Sahélo-Saharienne, qui vise à permettre aux états partenaires (Mali, Niger, Tchad, Burkina Faso et Mauritanie) d'assurer leur sécurité de façon autonome, en particulier face à des menaces terroristes de nature transfrontalière.

Les forces françaises agissent à la fois en appui et aux côtés des forces des pays partenaires.

Près de 900 aviateurs sont engagés en permanence au sein de la force Barkhane, dont l'engagement est caractérisé par :

- des distances particulièrement importantes, dûes à la grande zone d'action de la bande sahélo-saharienne (BSS) qui s'étend sur 5 pays ;
- une surveillance permanente des groupes armés terroristes, et de leurs flux logistiques ;
- un appui à la manœuvre interarmées, dont l'objectif est d'interdire aux groupes armés terroristes de se reconstituer en sanctuaires.



Crédit photo:Armée de l'air

Le dispositif aérien sur ce théâtre est très significatif : 7 Mirage 2000, 3 et bientôt 5 drones Reaper, 5 avions légers de reconnaissance, 9 avions de transport tactique (dont 2 espagnols et 2 allemands), 3 appareils de ravitaillement en vol (dont 2 américains), 3 hélicoptères, et une structure de commandement des opérations aériennes, «Joint Force Air Component» (JFAC) agissant à Lyon.

Ce dispositif bénéficie notamment du soutien d'avions américains de ravitaillement en vol stationnés à Istres, et d'avions de transport tactiques espagnols et allemands, parfois belges. Les Britanniques nous accordent un vol par mois d'avion de transport stratégique C17.

Pour cette opération, l'armée de l'air s'est une fois encore appuyée sur ses bases aériennes projetées :

- une première implantée depuis de nombreuses années à N'Djamena au Tchad, qui a permis de réagir en quelques heures au déclenchement de l'opération Serval en janvier 2013 ;
- une seconde déployée à Niamey au Niger pour l'opération Barkhane, afin d'avoir la capacité d'opérer dans la durée dans l'ouest de la BSS)

En termes d'effets politiques et stratégiques produits lors de l'opération Serval en janvier 2013, l'armée de l'air avait porté un coup d'arrêt à la descente des groupes armés terroristes (GAT) vers Bamako. Grâce à des vols réalisés quelques heures seulement après la décision politique, depuis le Tchad et depuis la France (mission de plus de 9h00 de vol), le régime malien avait été sauvé.

L'armée de l'air avait ensuite permis la reconquête rapide de la boucle du Niger, la progression vers le Nord des forces spéciales puis des forces terrestres conventionnelles, et enfin, la destruction de tout sanctuaire terroriste dans le Nord Mali.

Comme dans les opérations au Levant, l'arme aérienne a été un élément clé dans l'atteinte d'objectifs stratégiques.

Grâce à la permanence de la surveillance aérienne, l'allonge et la réactivité des moyens aériens, l'action aérienne continue aux côtés des forces spéciales, la situation sécuritaire s'est considérablement améliorée : les GAT n'ont plus de sanctuaire, leurs flux de trafic sont désorganisés, et la stabilisation des pays de la BSS est en marche.

En termes d'activité aérienne, l'opération Barkhane constitue un engagement considérable. Quelques chiffres clés illustrent ce phénomène :

- 32 500 dossiers d'images générés par les drones, soit un film d'une durée de 708 jours ;
- 2000 missions d'avions de combat ont été effectuées ;
- Plus de 33 000 hommes et 5300 tonnes de fret ont été transportés.

Engagement en Europe

Les Dernières missions majeures actuellement réalisées par l'armée de l'air sont les missions dites de réassurance effectuées dans le cadre de l'OTAN au profit des pays d'Europe centrale et orientale, et sont destinées à rassurer leurs populations, à renforcer leur défense et à décourager une agression potentielle.

Ces missions consistent d'une part en des vols d'AWACS français en Pologne et en Roumanie (la France prévoit de faire 12 missions de ce type par an), et d'autre part, en un déploiement de 4 Mirage 2000 de défense aérienne dans les pays baltes pour assurer la souveraineté de leur espace aérien.

Depuis 2004, 42 périodes de 4 mois ont été effectuées par l'OTAN dans les pays baltes. La France en a effectué 6. Les Mirage 2000 français interceptent régulièrement des avions militaires russes au-dessus des eaux internationales.

Cette participation d'avions de chasse français aux missions de l'OTAN marque notre engagement et notre solidarité au sein de l'Alliance atlantique.



Crédit photo:Armée de l'air

3. BASE AÉRIENNE 701

La base et les Écoles d'officiers de l'armée de l'air



La base aérienne 701 « Général Pineau » de Salon-de-Provence accueille la Patrouille de France. Cette unité côtoie l'École de l'Air au sein de cette base provençale où tous les officiers de l'armée de l'air, quelle que soit leur spécialité, sont formés. Cette école est accessible 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.

L'École de l'Air forme 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.

La Patrouille de France représente pour les élèves officiers un 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, quel que soit 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> - <http://air-touteunearmee.fr>

4. COMMUNICATION ET RELATIONS PRESSE

A. Contact

Important - Rencontre avec le personnel de la Patrouille de France

L'accès des médias sur le terrain n'est possible qu'avec l'accord de l'organisateur. À 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 suivre le départ aux avions et le décollage, mais aussi d'interviewer les pilotes et les mécaniciens.

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 : À 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 orp.epaa@gmail.com. L'officier de communication étudiera votre demande en fonction du plan de charge de l'unité.

B. Medias

Pour vous procurer des photos et vidéos libres de droit, afin d'illustrer vos articles et reportages, vous pouvez contacter l'officier relations publiques par e-mail.

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 : EPAA/Armée de l'Air.



[Site web](#)





CONTACT

Équipes de Présentation de l'Armée de l'Air

04.90.17.83.38 | 06.22.32.50.82 | orp.epaa@gmail.com

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

