

DOSSIER DE PRESSE 2016

PATROUILLE DE FRANCE



CONTACT

Equipes 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



Sommaire

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 l'association CéKeDuBonheur	21
2. BASE AÉRIENNE 701	23
3. COMMUNICATION ET RELATIONS PRESSE	
• A. Contact	24
• B. Medias	25

INTRODUCTION

La mission des EPAA 20.300 est une mission d'ambassadeur de l'armée de l'air dans laquelle le personnel des équipes doit s'investir au sol comme en vol. Cette unité a pour objectif de représenter tous les aviateurs qui œuvrent au quotidien dans notre institution et tous les modes d'action qui sont développés, entraînés 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.

Les EPAA 20.300 utilisent les tribunes offertes par les manifestations aériennes et les différents médias pour, au travers de leurs démonstrations aériennes, démontrer comment avec de la formation et de l'entraînement nous parvenons à donner à notre personne, quelque soit sa spécialité, le niveau requis, exigé, par la mission opérationnelle.

Les démonstrations aériennes sont faites pour être vues et exposées au plus grand nombre et doivent être conçues comme un spectacle de façon à provoquer au sein du public une émotion particulière qui le poussera à revenir sur des manifestations aériennes mais surtout qui le poussera à se rapprocher de celles et ceux qui font vivre ces équipes afin de partager un moment privilégié avec eux. Par cet élan on crée une dynamique positive qui permet de garantir un lien aussi petit soit-il entre l'armée de l'air et la nation.

Les équipes, par leur présence au sol et l'investissement mis dans ce volet de la mission de communication garantissent ce lien armée-nation. Elles sont en quelque sorte une interface de connexion entre les forces armées et la 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 « Fouga 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 Fouga 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 sixième 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 DUBOIS



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

Mécaniciens : ADC Christophe Seva et SGC Fabien Darras

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»
Brevet pilote de chasse en 2007

Athos 2 - Intérieur droit

Capitaine Damien BOURMAUD

1ère année dans la patrouille
2800 heures de vol
Pilote de Mirage FI CR et de Mirage 2000D

Mécanicien : SGC Julie Gruchy

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 TOUZET



1ère année dans la patrouille
2000 heures de vol
Pilote de Mirage 2000-5 et Rafale

Mécanicien : SGT Jérôme Garreau

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
Brevet pilote de chasse en 2006

Athos 4 - Charognard

Commandant Nicolas LIEUMONT

1ère année dans la patrouille

1600 heures de vol

Pilote de Mirage FI CR et de Mirage 2000 C

Mécanicien : SGC Benjamin De Bermont

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 LEROY



5ème année dans la patrouille

3050 heures de vol

Pilote de Mirage 2000-5

Mécanicien : ADJ Sébastien Gratiot

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 TARDIF

2ème année dans la patrouille

3000 heures de vol

Pilote de Mirage FI CR

Mécanicien : SGC Romain Roger

Cursus

Bac S en 1996

EOPN en 1998

Breveté pilote de chasse en 2000



Athos 7 - Leader solo

Capitaine Benjamin MICHEL



3ème année dans la patrouille
3000 heures de vol
Pilote de Mirage 2000-5

Mécanicien : SGC Grégory Guimpied

Cursus

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

Athos 8 - Second solo

Capitaine Benjamin CHANAT

3ème année dans la patrouille
3100 heures de vol
Pilote de Mirage FI CR

Mécanicien : SGC Vincent Obiols

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 Hervé AUBERT



4ème année dans la patrouille
3400 heures de vol
Pilote de Mirage 2000-5

Mécanicien : ADJ Nicolas Schneider

Cursus

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

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 Remer, et son adjoint le capitaine Margottin 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 spectacle.



CNE MARGOTTIN Steve, CNE REMER Xavier-Marie

Bureau technique

Au bureau technique, les adjudants-chef Patrick Perny et Sylvain Hudelot et l'adjudant Nolent 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 DRABIN est responsable du service qualité de l'unité.



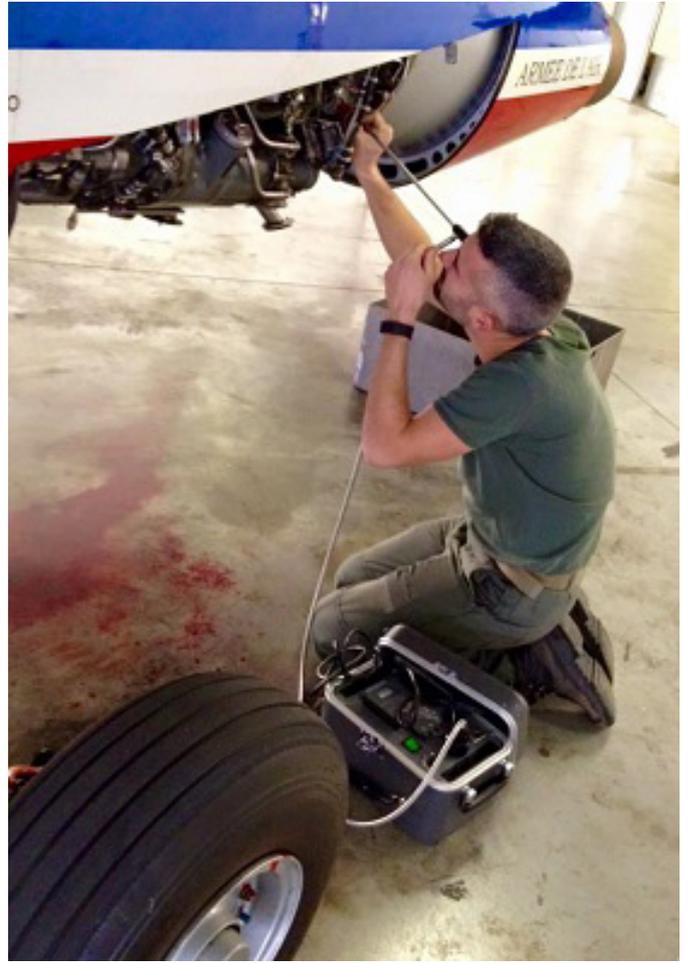
ADC PERNY Patrick, ADJ NOLENT Emmanuel, ADC HUDELOT Sylvain, ADC DRABIN Serge

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.



Derrière : ADC BOURREAU Dimitri, M.SCARINCI Jean-Noël, SGC BRISSARD Marc, SGC BAUDOT Sébastien, ADJ GRANDJEAN Olivier, SGC COLIN Philippe, SGC JACQUET Guillaume, SGC ELIES Stéphane, ADJ HEYDEL Franck, SGC CAUX Séverine, SGC PATOUILLARD Philippe
Devant : SGC GOUX Vincent, SGC VIERS Lionel, ADJ RAKOTOMALALAVOLOLONA Jimmy, ADJ ROMANIN Olivier, ADJ BERTHET Franck, ADJ FRANCOIS Jean-Marie, ADJ VELLA Laurent, SGC PASCAL Romain, SGT BEAUVAIS Davy



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.



Derrière : SGC PATOILLARD Philippe, SGC ELIES Stéphane, SGC JACQUET Guillaume, SGC DE BERMONT Benjamin, ADJ GRATIOT Sébastien, ADJ SCHNEIDER Nicolas, SGC GRUCHY Julie, SGT GARREAU Jérôme, ADC SEVA Christophe
Devant : SGC PASCAL Romain, ADJ BERTHET Franck, SGC GUIMPIED Grégory, SGC DARRAS Fabien, SGT BEAUVAIS Davy, SGC OBIOLS Vincent, SGC ROGER Romain

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.



Alphajet

Depuis 1981 Salon-de-Provence

envergure.....	9,16 m
longueur.....	11,85 m
hauteur.....	4,19 m
surface alaire.....	17,05 m ²
poids à vide.....	3345 kg
poids max au décollage.....	7250 kg
propulsion	
2 turbomeca larzac O4....	2 x 1320 daN
plafond.....	15000 m
vitesse max.....	1000km/h
capacité carburant.....	1960 l

D. Fonctionnement

D.1. En hiver

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.



Un entraînement progressif et maîtrisé

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.

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 sera conçue en deux temps.

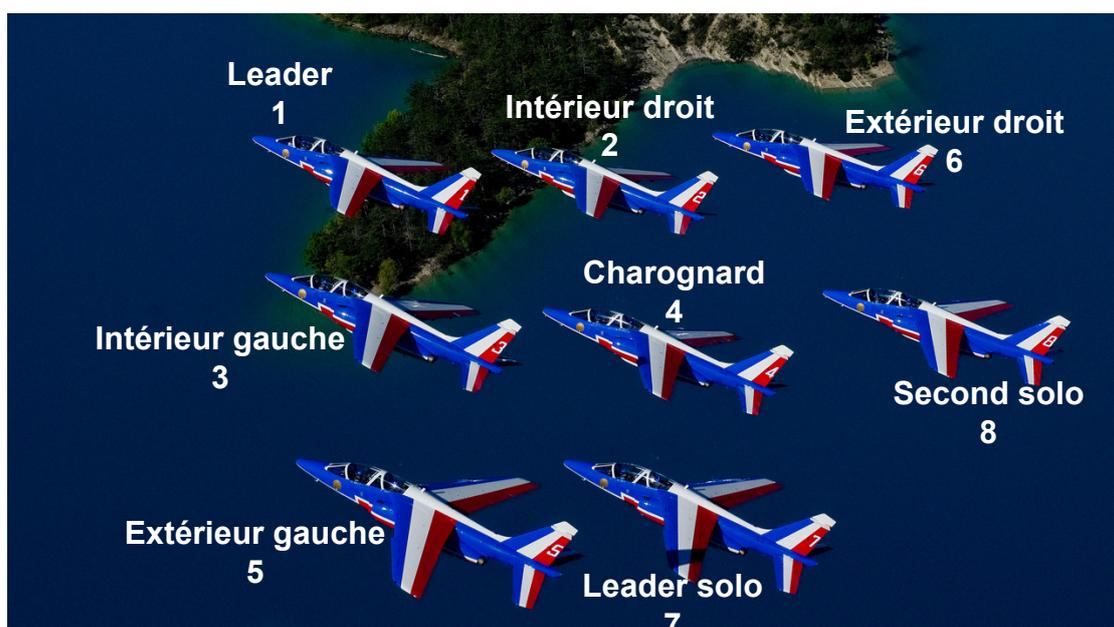
La première partie, conduite à la voix exclusive du leader, s'intitule le « ruban » symbolisée par les fumigènes des huit AlphaJet. Cette phase voluptueuse et très esthétique permet d'admirer de belles figures lentes en différentes formations telles que Canard, Flèche, Croisillon... La «synchronisation»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



Le coaching – condition physique et cohésion

Le vol en patrouille serrée à 8 avions requiert une expertise avérée, 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 en condition physique optimale.

De plus, à travers la pratique régulière de sports collectifs, cet entraînement développe également 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 de cela, 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 se transforme : les mécaniciens de Piste partent avec leurs pilotes, pour assurer la mise en route des avions pour chaque vol, tandis que les mécaniciens du Dépannage restent à Salon et effectuent des opérations de maintenance corrective et préventive sur les Alphajet, lors des week-ends de l'équipe.



E. La Patrouille de France parraine l'association CéKeDuBonheur



Fondée en 2004, la jeune et dynamique association CEKEDUBONHEUR présidée par Hélène Sy et parrainée par Omar Sy, Valérie Damidot et Leila Bekthi déploie toute son énergie afin d'améliorer la qualité de vie des enfants hospitalisés.

CKDB aide au maintien du lien social et contribue, en partenariat avec le personnel soignant et éducatif, à la lutte contre l'isolement lié au contexte difficile de l'hospitalisation.

Tout au long de l'année, CKDB propose aux jeunes patients, les actions suivantes :

- Ateliers collectifs : initiation magie, photos, ...
- Événements festifs : Noël, fête de la musique, ...
- Sorties : concerts, spectacles ...
- Accompagnement au chevet des enfants : jeux sur tablettes numériques, ...
- Participation à l'aménagement et à la création de lieux de divertissement et d'épanouissement,
- CKDBus : Organisation de tournée de plusieurs jours à la rencontre des enfants hospitalisés en province. À bord du CKDBus, bénévoles, animateurs et personnalités ainsi que tout le matériel nécessaire pour apporter un moment divertissant aux enfants.



Crédit photo : anthonyghnassia

Ainsi, chaque année plus de 8 550 enfants et adolescents sont concernés par nos actions grâce aux dons, aux soutiens de nos partenaires et de nos bénévoles.
Pour plus d'information consulter le site www.cekedubonheur.fr



Crédit photo : anthonyghnassia



Crédit photo : anthonyghnassia

2. 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>

3. 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 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 : 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.



[Site web](#)

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





CONTACT

Equipes 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)

