

ÉQUIPE DE VOLTIGE DE L'ARMÉE DE L'AIR



1989

L'HISTOIRE

1913

L'histoire ne sait pas s'il faut accorder au Russe Nikolaevitch Nesterov ou au Français Adolphe Pégoud la paternité de la première « boucle bouclée ». Nous laissons donc à ces deux pionniers la gloire d'avoir eu l'audace d'essayer ce que leurs contemporains considéraient alors comme de la folie pure.

Et celle d'avoir entraîné derrière eux tous les « mordus » qui les ont suivis.

Si le vol acrobatique est devenu voltige aérienne, c'est parce que ces premiers ont su voir, à travers leurs « folies », l'intérêt d'explorer les capacités manœuvrières de ces nouvelles machines que l'époque se plaisait à inventer.

Au-delà de l'exhibition, de la publicité et de la gloire éphémère, ils pressentaient que persisterait une connaissance du vol et de la conception du matériel, qui dans l'avenir sauverait des vies humaines et ferait avancer ce nouvel « Art de l'air ».

Les « culbutes de côté » sont devenues des « tonneaux ». Les « blocages en tête de marteau » pourraient être assimilés aux « renversements ». Les « cabrioles anglaises » s'appellent désormais des « S verticaux ». Moins poétique ou moins folklorique, la voltige aérienne moderne est passée du stade involontaire et hasardeux à une discipline de vol structurée, précise, et parfaitement définie. ●



Photographiés devant un Dewoitine D27 modifié, Marcel Doret (à gauche) et Michel Detroyat (à droite) furent parmi les pilotes d'acrobatie les plus célèbres, qui s'illustrèrent dans les meetings aériens de l'entre-deux guerres.

1914

Un an après les premiers vols exécutés par les Pégoud, Nesterov, puis Hamel, Brachey et Roland Garros, la voltige spectacle devient « voltige de combat ».

La Grande Guerre impose en effet aux constructeurs de réaliser des aéroplanes robustes et maniables : les nécessités des combats aériens demandent aux pilotes un sens de l'air et une imagination créatrice pour se sortir de situations dangereuses. Des manœuvres nouvelles sont ainsi mises au point. Des figures sont inventées. Les duels de la Grande Guerre enfantent la voltige aérienne.

Après l'armistice du 11 novembre 1918, les As, pour certains, se reconvertissent dans le spectacle, contribuant ainsi au perfectionnement des techniques de vol et de construction. La France n'est pas en reste, de grands noms illustrent les meetings aériens dans les années 30 : Doret, Détroyat, Massote et Assolant.

L'Espagne s'enrichit d'un futur champion en la personne d'Aresti, qui deviendra célèbre grâce à son « aérocryptographie ».

1945

La Seconde Guerre mondiale a les mêmes effets promoteurs sur l'aviation en général, et la voltige en particulier, pour ce qu'elle a de commun avec le combat aérien.

Les années 45-50 ne voient pas cet engouement pour le spectacle qui a existé durant les années 20. L'avion n'a plus l'avantage de la nouveauté et le public demande peut-être moins de spectacles de ce type. Par contre, reste le goût des hommes à se dépasser eux-mêmes, où à se mesurer entre eux. Après de nombreuses compétitions officieuses, qui souvent ressemblent à des duels entre pilotes, les premières compétitions de voltige aérienne sont officiellement organisées. Ainsi en 1960, le 1^{er} Championnat du monde a lieu à Bratislava, en Tchécoslovaquie. Depuis, la coupe « Aresti » qui le récompense, est remise en jeu tous les deux ans. Mais pourquoi une Équipe de voltige dans l'Armée de l'air ?

1962

Après le « sommeil » d'après-guerre, une relance de la voltige aérienne semble nécessaire. De 1962 à 1964, l'aviation légère de l'Armée de terre (ALAT) met sur pied une équipe de voltige qui participe aux compétitions individuelles et aux présentations en patrouille.

Cette situation se modifie en 1967. Sur proposition du général Maurin, alors chef d'état-major de l'Armée de l'air, le ministre de la Défense décide la création d'une équipe de voltige, dont la mission consiste à représenter l'Armée de l'air dans les compétitions et manifestations, nationales ou internationales. Cette équipe est mise sur pied à Salon-de-Provence le 1^{er} mars 1968.

Tout d'abord dotée de deux Stampe prêtés par le Service de la formation aéronautique, elle évolue ensuite pendant quelques mois sur Nord 3202, puis sur Zlin 526.

Parallèlement à la création de l'unité, la construction d'un avion de voltige nouveau est entreprise et permet à l'Équipe de voltige de l'Armée de l'air, de posséder ses propres appareils à compter de 1970. Ce sont les Cap 10 biplaces et Cap 20 monoplaces, toujours utilisés par les pilotes de l'E.V.A.A.

Au début de l'année 1984, l'Armée de l'air demande à la société Mudry d'étudier un avion répondant aux exigences de la compétition moderne, pour remplacer les Cap 20 standard. Le Cap 230 voit ainsi le jour.

Il participe au Championnat du monde 1986 sous les couleurs de l'Équipe de voltige de l'Armée de l'air et au championnat d'Europe 1987. En 1988, lors du Championnat du monde au Canada, nos pilotes ont remporté deux médailles d'or et trois de bronze. ●



Premier insigne de l'EVAA (non homologué)

Capitaine Christian Guillet

LES ANCIENS PILOTES DE L'ÉQUIPE DE VOLTIGE

1968

CNE BAUDOIN
ADC HELIGOIN
SGC LEJOUAN

1969

CNE BAUDOIN
ADC HELIGOIN
ADC CHAMPION
ADC ORDOUX
SGC KOLLY
SGT BELINGHERI

1970

CNE BAUDOIN
ADC HELIGOIN
ADC ORDOUX

1971

CDT BAUDOIN
ADC HELIGOIN
ADC ORDOUX
ADJ DOUSSON

1972

CDT BAUDOIN
LTT ROMARY
ADJ DOUSSON
ADJ LEBERRE

1973

CDT BAUDOIN
LTT ROMARY
LTT FLAMAND
ADJ DOUSSON
ADJ LEBERRE
SGC FELTES
SGC FERAUD

1974

LTT ROMARY
LTT FLAMAND
ADC LEBERRE
ADJ DOUSSON
ADJ FELTES
SGC FERAUD



Un Cap 230 aux couleurs de l'École de l'air dans le ciel de Provence.

1975

LTT FLAMAND
SLT FELTES
ADC LEBERRE
ADC HUSSON
ADJ FERAUD
SGC SBIHI

1976

CNE FLAMAND
SLT FELTES
ADC HUSSON
ADJ SBIHI
ADJ LIMET
ADJ BESSIÈRE
ADJ JORDANO

1977

CNE SEGUIN
SLT FELTES
ADC HUSSON

ADJ SBIHI
ADJ LIMET
ADJ BESSIÈRE
ADJ JORDANO

1978

CDT FLAMAND
CNE SEGUIN
LTT FELTES
SLT LIMET
ADC PIDOUX
ADJ SBIHI
ADJ BESSIÈRE
ADJ JORDANO

1979

LTT FELTES
ADC PIDOUX
ADC LEBOUVIER
ADJ SBIHI
ADJ LIMET
ADJ BESSIÈRE

ADJ JORDANO
ADJ GUILLET

1980

LTT FELTES
ADC BESSIÈRE
ADC JORDANO
ADC PIDOUX
ADC GUILLET
ADC LEBOUVIER
ADC PARIS

1981

LTT FELTES
ASP GUILLET
ASP PARIS
ADC BESSIÈRE

1982

CNE FELTES
SLT GUILLET
SLT PARIS
ADC BESSIÈRE

1983

CNE FELTES
LTT LEBOUVIER
SLT GUILLET
SLT PARIS
ADC BESSIÈRE

1984

LTT LEBOUVIER
LTT GUILLET
LTT PARIS
ADC BESSIÈRE
ADC BEAUVAIS

1985

CNE LEBOUVIER
LTT GUILLET
LTT PARIS
ADC BESSIÈRE
ADC BEAUVAIS
ADC MONDIÈRE

1986

CNE LEBOUVIER
LTT GUILLET
LTT PARIS
ADC BESSIÈRE
ADC MONDIÈRE

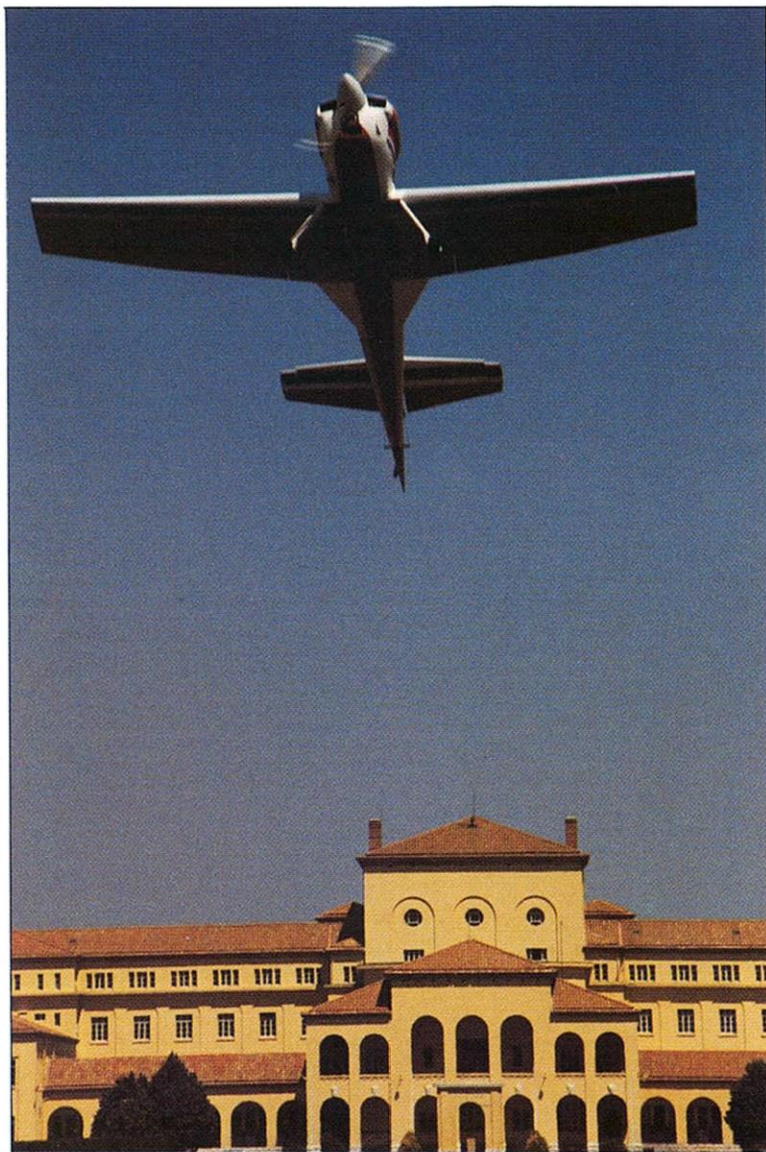
1987

CNE LEBOUVIER
LTT GUILLET
LTT PARIS
LTT KOPINSKI
ADC BESSIÈRE
ADC MONDIÈRE

1988

CNE LEBOUVIER
CNE GUILLET
CNE PARIS
LTT MONDIÈRE
LTT PRUNENEC
ADC BESSIÈRE

L'ÉQUIPE DE VOLTIGE



Les exigences de la voltige de compétition impliquent une technique spécifique. La rapidité, la vigueur, la souplesse, la précision requises, donnent à ce type de pilotage un caractère à la fois explosif et majestueux, où l'instantanéité du mouvement le dispute à l'élégance de la figure. Mais ceux qui se sont essayés à cette discipline savent quelles contraintes engendrer l'épreuve des accélérations élevées que le pilote impose à sa machine.

Aussi la maîtrise de cette technique, qui confine parfois à l'art par l'inspiration qu'elle requiert, demande-t-elle de surcroît un courage affirmé et, à long terme, une volonté inébranlable.

C'est en 1968 que l'Armée de l'air créait son « Équipe de voltige » afin de redonner vie à une discipline qui tendait à disparaître en France.

En vingt ans, cette équipe s'est constitué un palmarès sans égal. Elle a montré qu'elle possédait une élite de pilotes de voltige, capables de se hisser sur les plus hautes marches des podiums internationaux. Il lui manquait encore un appareil véritablement moderne et performant. C'est aujourd'hui chose faite avec le Cap 230, né de l'expérience et de la réflexion de ces quelques pilotes.

Auxquels revient, dans la tradition de leurs anciens, de porter toujours plus haut l'honneur des ailes de l'Armée de l'air française. ●

Le CAP 230 survolant le bâtiment Guynemer de l'École de l'air de Salon-de-Provence où est stationnée l'EVAA.

LES PILOTES

Capitaine Michel Lebouvier, Commandant de l'E.V.A.A. depuis juillet 1983, 5000 heures de vol dont 3000 heures sur avions de voltige, juge national.

Capitaine Christian Guillet, 11^e année à l'E.V.A.A., international de voltige, 4850 heures de vol, juge national.

Capitaine Patrick Paris, 10^e année à l'E.V.A.A., 3850 heures de vol, **champion de France** : 1984-1987, médaille d'argent en libre intégral aux Championnats d'Europe en 1987, médaille de bronze au programme inconnu, **champion du monde** en libre intégral aux Championnats du monde en 1988. (Canada.)

Adjudant-chef Claude Bessière, 14^e année à l'E.V.A.A., 4650 heures de vol, **champion de France** en

1982, 1983, 1985, 1986 et 1988, médaille de bronze au libre intégral, aux Championnats du monde 1988, **champion du monde** programme libre en 1988. (Canada.)

Lieutenant Jean-Paul Mondière, 5^e année à l'E.V.A.A., 3850 heures de vol, international de voltige, membre de l'Équipe de France en 1988-1989.

Lieutenant Alain Prunenec, 2^e année à l'E.V.A.A., 2100 heures de vol, ancien pilote de Jaguar à la 7^e escadre de chasse à Istres et Saint-Dizier.

Sergent-chef Sylvie Breton, Origine : technicien transmissions, pilote de voltige en Équipe de France féminine en 1988-1989, effectue des entraînements sur les avions de l'E.V.A.A.



De gauche
à droite :
Adc Bessière
Lt Mondière
Lt Prunenec
Cne Guillet
Cne Paris
Cne Lebouvier

LES MÉCANICIENS

Ecuyer du 20^e siècle, le mécanicien assure par sa compétence et sa disponibilité, la sécurité de nos chevaliers modernes. Sa conscience professionnelle et son esprit d'équipe n'ont d'égale que sa parfaite connaissance de sa machine, ce qui lui vaut la confiance sans limite de son pilote.

En compétition, aussi bien qu'en présentation, il est l'artisan discret sur qui repose la réussite de la mission.

Pilote et mécanicien constituent une équipe indissociable.

Maintenir l'avion en excellent état, parfaire ses qualités, garantir une sécurité optimum : tels sont les soucis permanents du mécanicien. ●

Capitaine Henri Abran

5^e année à l'E.V.A.A.

Sergent-chef Patrick Chosson

1^{re} année à l'E.V.A.A.

Sergent Jean-Marc Brunet

5^e année à l'E.V.A.A.

Sergent Christian Ferrero

1^{re} année à l'E.V.A.A.



De gauche
à droite :
Sgt Ferrero
Sgt Brunet
Sgc Chosson
Cne Abran

LES AVIONS

CAP 10, biplace

Poids : 540 kg
Moteur : Lycoming 180 CV
Vitesse ascensionnelle : 6 m/sec
Vitesse maximum : 340 km/h
Accélérations limites : + 6 G — 4,5 G

CAP 20, monoplace

Poids : 620 kg
Moteur : Lycoming 200 CV
Vitesse ascensionnelle : 10 m/sec
Vitesse maximum : 370 km/h
Accélérations limites : + 8 G — 6,5 G

Le CAP 230

monoplace

Moteur : Lycoming injection, 300 CV
Longueur : 6,55 m
Envergure : 8,08 m
Poids à vide : 645 kg
Poids maximum en vol : 730 kg
Vitesse maximum : 400 km/h
Vitesse ascensionnelle : 17 m/sec
Consommation maximum : 90 l/h
Consommation en croisière : 70 l/h
Accélérations maximum : + ou — 10 G
Rapport poids/puissance : 2,15 kg/CV
Taux de roulis : 270°/sec.

Depuis sa création, en mars 1968, l'Équipe de voltige de l'Armée de l'air a engendré un grand nombre de champions. Quatre pilotes, de niveau international, en font aujourd'hui partie, ce qui a permis à l'Équipe de France de figurer parmi les trois meilleures équipes du monde.

De plus, depuis cette année, une femme militaire affectée à Salon-de-Provence, a reçu l'autorisation de voler et de s'entraîner sur les CAP 230 militaires. Ce sous-officier avait été sélectionné à titre privé pour faire partie de l'Équipe de France de voltige féminine.

En 1986, investissant sur l'avenir, l'Armée de l'air dote l'Équipe de quatre CAP 230.

Avion de conception nouvelle, doté d'une structure très solide et d'un moteur de 300 cv, ce nouvel appareil, mené par ces hommes entraînés, a permis à la France de gagner deux médailles d'or et trois médailles de bronze, lors des derniers Championnats du monde à Red-Deer (Canada). ●



LES AVIONS



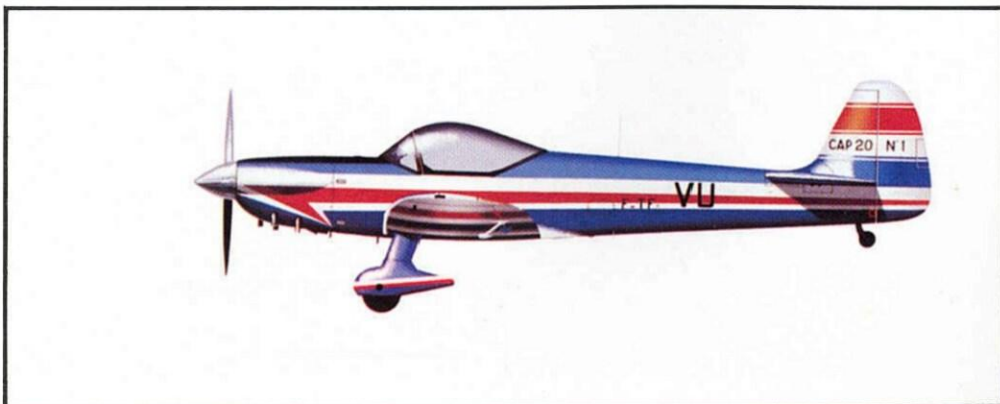
De 1970 à 1977.

CAP 10.
Damier noir sur blanc.



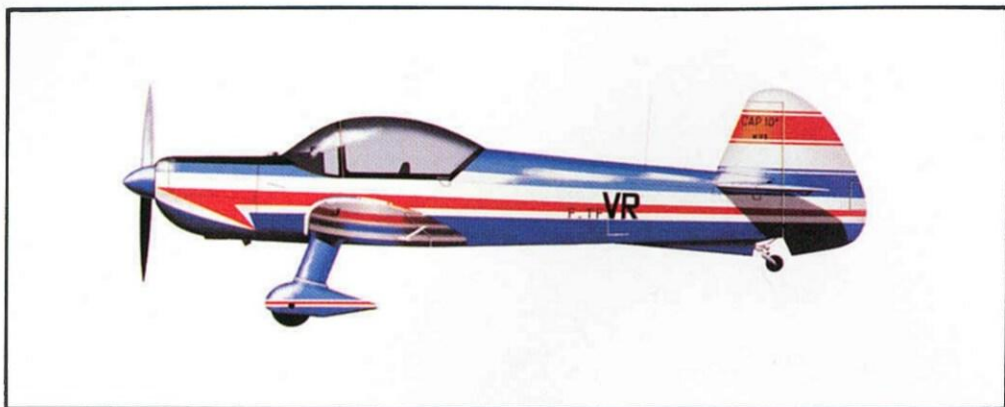
De 1970 à 1976.

CAP 20.
Damier noir sur jaune.



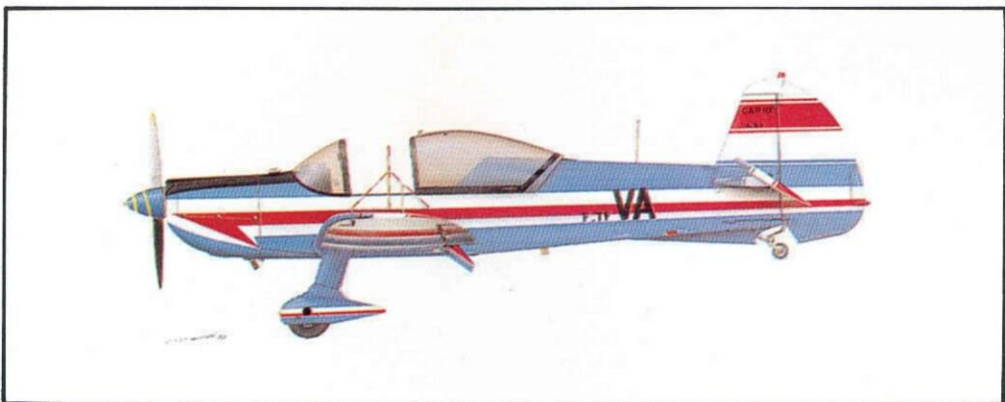
De 1970 à 1976.

CAP 20.
Rayé bleu, blanc, rouge.



Après 1977.

CAP 10.
Rayé bleu, blanc, rouge.



CAP 10 B
Rayé bleu, blanc, rouge.



Depuis 1986.

CAP 230.
Rayé bleu, blanc, rouge
sur gris.





CD

MUDRY
CAP 230



FACTEURS DE CHARGE

« G » positifs

Les facteurs de charge (accélérations positives ou négatives, mesurées en nombre de G positif ou négatif) représentent le phénomène le plus surprenant pour un pilote de voltige débutant. Outre l'accoutumance nécessaire aux trois axes dans l'espace, il lui faut supporter des pressions inhabituelles pour le corps humain.

Sous accélération positive (boucle par exemple), la force centrifuge est exercée de la tête vers les pieds.

Le sang est poussé vers la partie basse du corps. Si la structure musculaire du pilote n'est pas assez tonique, le cerveau n'est plus suffisamment irrigué, ce qui entraîne des troubles visuels : voile gris, voile noir, puis syncope.

Le Cap 230 supporte des facteurs



« G » négatifs

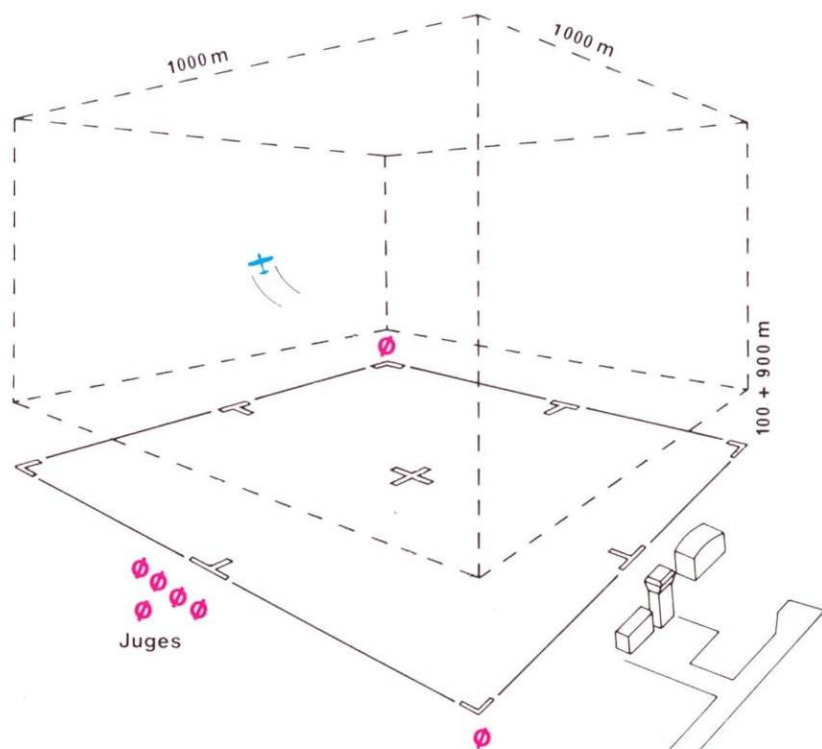
Inversement, lorsque le pilote vole sous accélération négative (vol dos par exemple), le sang monte à la tête, créant des sensations particulièrement désagréables, voire douloureuses. La notion de voile rouge semble n'être qu'une illusion créée par un afflux de sang dans les paupières.

Les limites du corps humain sont encore mal connues puisque avec un entraînement bien adapté, on peut aller au-delà des + 8G — 6G définis pour les avions monoplaces tels que CAP 20 ou CAP 21. En dotant son Équipe de voltige d'un avion autorisé à plus ou moins 10G, l'Armée de l'air assure aux pilotes de l'E.V.A.A. la sécurité d'un avion robuste et la possibilité d'un entraînement dans une plage de facteurs de charge très large.

de charge de plus ou moins 10G.



CADRE D'ÉVOLUTION ET AIDE



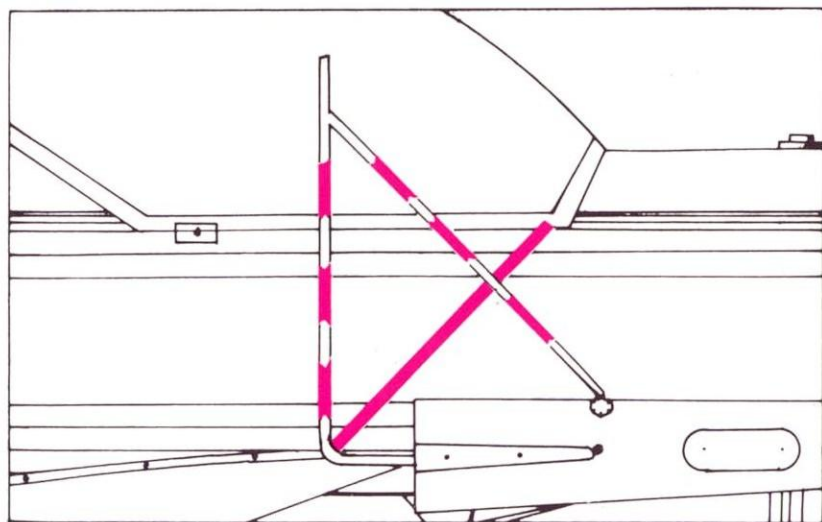
Le « cadre »

A respecter absolument lors de la compétition, le « cadre » de voltige est un volume assez proche d'un cube de 1 000 m de côté. Sa trace au sol est matérialisée par des repères blancs, longs de 9 m environ, et larges de 2 m.

En tranches d'altitude seuls 900 mètres sont utilisables, les avions ne devant pas, pour des raisons de sécurité, évoluer en dessous de la hauteur-plancher de 100 m-sol.

Les juges sont placés à l'extérieur du « cadre », selon l'axe principal de voltige, de manière à pouvoir apprécier la symétrie des évolutions. Deux autres juges stationnent à des angles opposés afin de pénaliser les éventuelles sorties du « cadre ».

En compétition, le pilote de voltige doit exécuter 2 à 3 figures en volant d'une surface latérale à une autre. Ce qui n'est pas chose aisée : à 300 km/h, les 1 000 m de distance sont parcourus en 12 secondes ! On comprend mieux la nécessaire rapidité avec laquelle le pilote doit enchaîner sa série de figures dans le « cadre » défini.



Le triangle

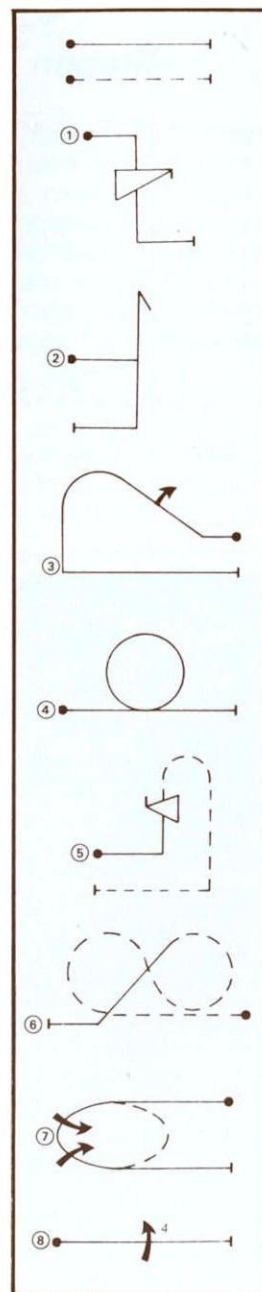
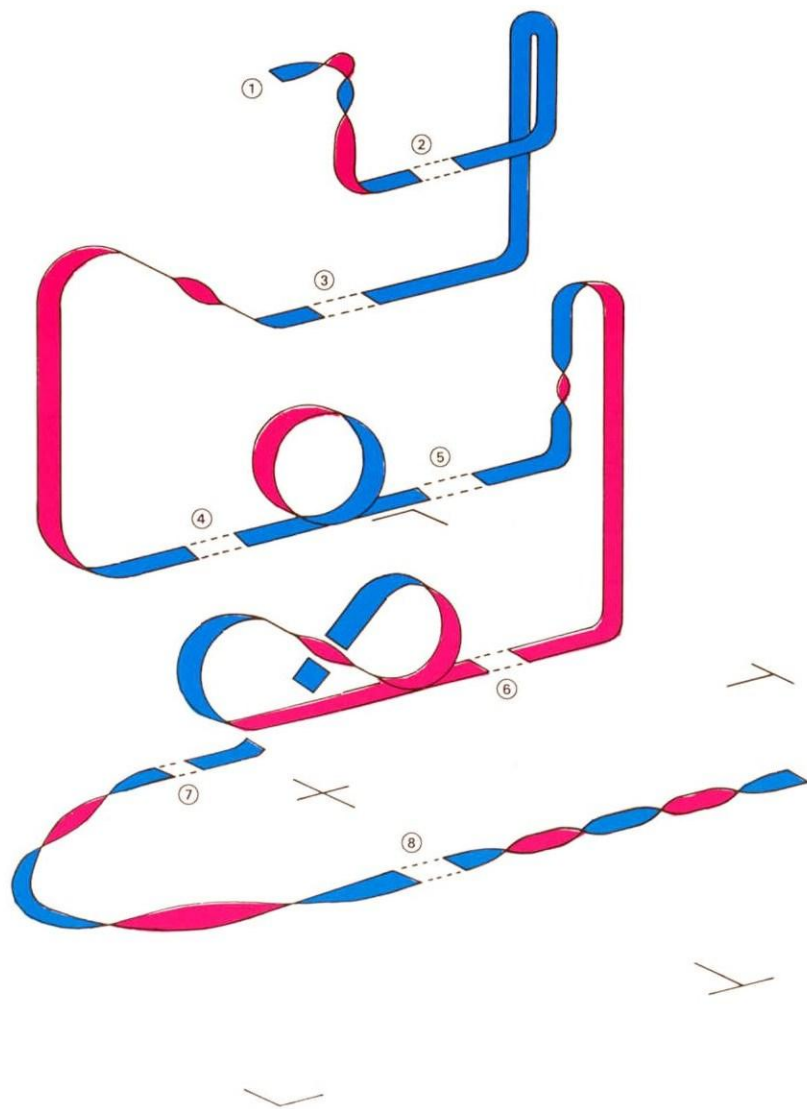
Véritable aide à la voltige, ce triangle n'est bien sûr pas une antenne. Ses repères permettent d'évoluer selon des trajectoires précises. Cette « instrumentation », spécifique à la voltige, est assez récente.

La barre verticale, maintenue couchée sur l'horizon, assure au pilote le suivi d'une trajectoire verticale.

La base et la bissectrice du triangle isocèle placées sur ce même horizon, servent de repères pour des montées ou des descentes selon une pente de 45°. ●

L'AÉROCRYPTOGRAPHIE

Elle permet une transcription schématique du « plan de vol » que le pilote de voltige suit durant les compétitions ou les entraînements. ●



Vol positif : vol normal.
Vol négatif : vol inversé (ou vol dos).

Vrille : décrochage dissymétrique entretenu, triangle rectangle blanc (vrille ventre), triangle rectangle noir (vrille dos).

Renversement : montée verticale, rotation autour de l'axe de lacet, descente verticale.

Retournement : cabré à 45°, demi-tonneau (demi-flèche) puis 5/8^e de boucle.

Boucle : rotation de 360° autour de l'axe de tangage.

Retournement vertical : montée verticale, tonneau déclenché positif (triangle isocèle blanc). Sortie négative.

Nœud de Savoie : deux boucles se croisent sous des angles de 45°, avec ou sans rotation. Ici, les deux boucles sont en vol inversé.

Tonneaux en virage : deux rotations de 360° en roulis lors d'un virage de 180°.

Tonneau 4 facettes : tonneau complet avec arrêt du roulis tous les 90° de rotation.

1989 : IMPOSÉ CONNU

Ces aérocryptographes représentent l'ensemble de l'«imposé connu» pour l'année 1989 que doivent exécuter les pilotes en compétition internationale. Chaque figure est notée sur 10, par un groupe de juges. Les figures de compétitions sont répertoriées dans un ouvrage officiel : «l'Aresti».

Quatre séries : une compétition

Une compétition internationale de voltige aérienne comporte 3 vols aux séries différentes dont 2 sont mises sur pied par les pilotes compétiteurs eux-mêmes.

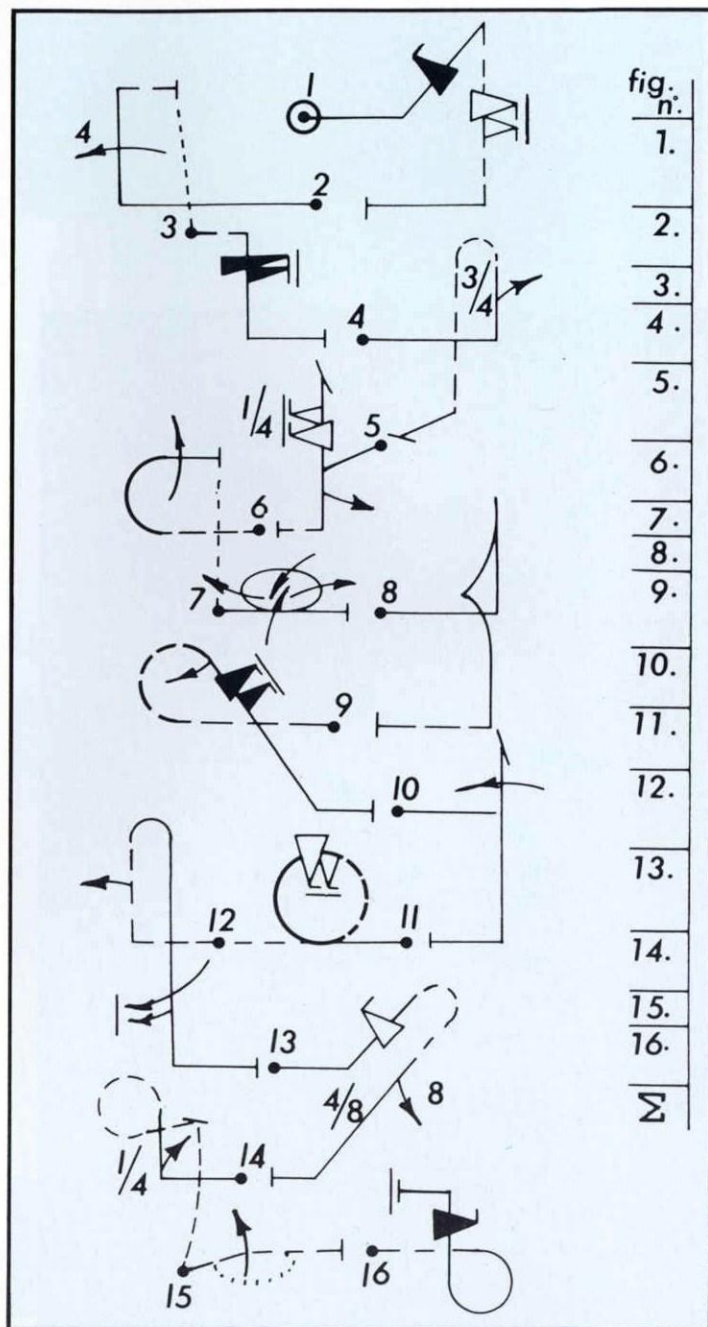
1 - Un programme «imposé connu», établi par l'organisation de la compétition. Il est transmis aux pilotes trois mois au moins avant la compétition.

2 - Un programme «libre». Mis sur pied par chaque pilote compétiteur, il doit inclure un certain nombre de figures imposées. Au Championnat du monde 1988, l'adjudant-chef Claude Bessière remporta la médaille d'or.

3 - Un programme «inconnu». Établi par le jury après tirage au sort des figures proposées par les pilotes. Cette série est transmise à chaque concurrent la veille de son exécution. Le compétiteur n'est pas autorisé à s'entraîner pour cette série. Le capitaine Patrick Paris a remporté la médaille de bronze au championnat du monde 1988.

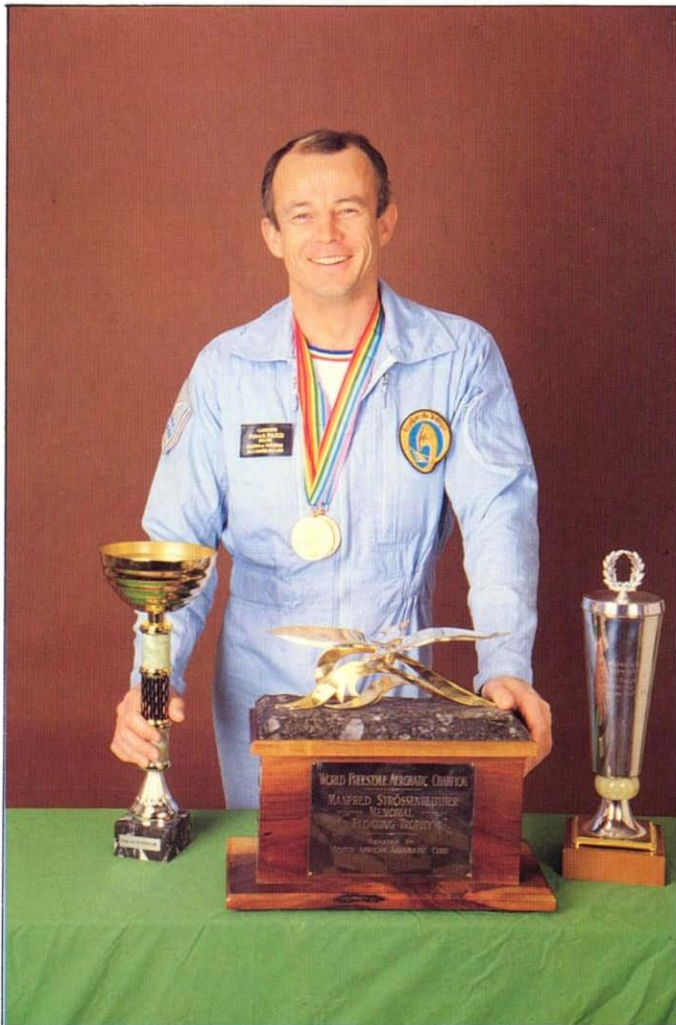
4 - Un programme «libre intégral» conçu par chaque pilote, il a pour but de mettre au mieux en valeur, le couple «pilote-avion». Seul critère imposé en plus des altitudes et du cadre, le temps de série : 4 minutes.

Ce libre intégral permet une réelle évolution des aspects artistiques de la voltige. Par contre cette liberté d'action du pilote entraîne des difficultés du jugement objectif de la part du jury. C'est pourquoi, depuis cette année, cette série «artistique» ne rentre plus dans le championnat et définit un vainqueur particulier pour ce vol. Le champion du monde libre intégral 1988 est le capitaine Patrick Paris. (Médaille de bronze : adjudant-chef Claude Bessière.) ●

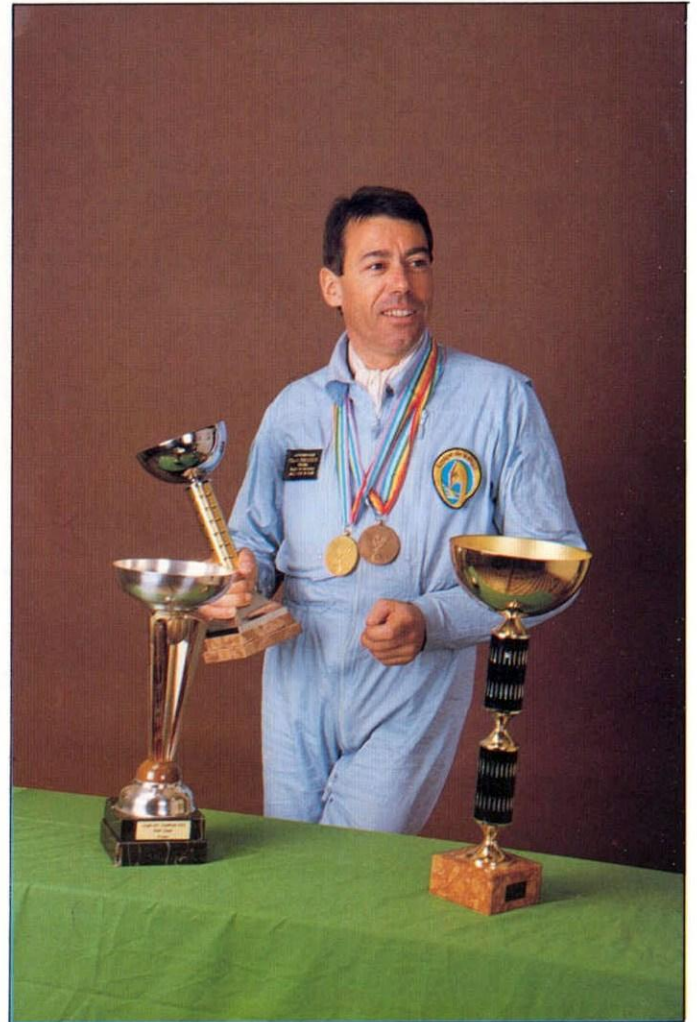


CHAMPIONS DU MONDE 1988

Capitaine
Patrick Paris



Adjudant-chef
Claude Bessière
(Champion de France)





LA COMPÉTITION

La compétition, c'est la recherche de la perfection. Elle seule permet au pilote de mettre en évidence ses propres capacités manœuvrières, tactiques et artistiques. Le pilote apprend à découvrir son avion, il en ressent les moindres réactions, analyse ses qualités ou ses défauts et en décèle les éventuels vices. Lors d'un vol de compétition, le pilote voltige dans des conditions maximales de difficultés, il lui faut exécuter le mieux possible chaque figure, mais aussi rester dans le cadre, respecter les altitudes, combattre le stress.

Outre ses qualités personnelles, le pilote international doit se forger une renommée de champion. Le concurrent doit aussi accepter les erreurs de jugement, le tirage au sort défavorable, la chance qu'a eu l'adversaire de voler dans de meilleures conditions météorologiques. Tous ces facteurs font que la compétition est parfois très ingrate.

L'élément principal de la victoire est la motivation. Mais pour être motivé, il faut avoir un but, se l'être fixé objectivement en fonction de ses possibilités, de ses ambitions et se donner les moyens de parvenir à la réussite. La compétition nécessite une certaine dose d'agressivité de la part du pilote. Elle doit se traduire par une envie de se battre et de gagner qui doit augmenter l'efficacité lors des entraînements et de la compétition. La combativité pendant le vol est difficile à canaliser car il faut exécuter des mouvements rapides nécessitant un effort physique important tout en subissant les conséquences physiologi-



ques et psychologiques des accélérations.

Le pilote ne participe souvent qu'à une ou deux compétitions dans la saison, à raison de quatre vols de cinq à six minutes pour prouver sa qualité. Ceci sous-entend que tout le travail de préparation peut être mis en valeur et récompensé, ou bien anéanti par une simple erreur. Cette incertitude augmente considérablement le stress du concurrent.

Pour gagner, le pilote doit avoir un moral de vainqueur, et monter dans son avion en sentant qu'il va gagner, qu'il va faire mieux que les autres et approcher la perfection. Les raisons qui poussent à donner le maximum peuvent être très différentes d'un pilote à l'autre. Mais le moral reste lié aux possibilités d'entraînement, à la réputation grandissante d'une équipe ou du pilote, aux performances de l'avion, à sa solidité, à la puissance de son moteur, à la présence rassurante de son mécanicien ou de son entraîneur.

L'esprit de compétition est inné chez quelqu'un, il ne s'apprend pas, chacun peut l'utiliser, l'exploiter à sa manière. On peut se rendre compte à sa façon de vivre si quelqu'un est un battant ou non.

La progression vers la victoire a une forme de pyramide, tout doit être fait pour arriver, moralement fort, au sommet de la pyramide au moment de la compétition. Ce qui nécessite de la part du pilote un grand sacrifice au niveau de la disponibilité d'esprit : il doit être imprégné en permanence du but qu'il s'est fixé et s'y tenir quoi qu'il arrive. ●

Capitaine Patrick Paris

LES COMPÉTITIONS

CHAMPIONNATS DU MONDE

1970 à Hullavington (Grande-Bretagne)
1972 à Salon-de-Provence (France)
1976 à Kiev (URSS)
1982 à Spitzberg (Autriche)
1984 à Bekescaba (Hongrie)
1986 à South-Cerney (Grande-Bretagne)
1988 à Red-Deer (Canada)

CHAMPIONNATS D'EUROPE

1974 à Rochefort (France)
1975 à Esbjerg (Danemark)
1983 à Ravena (Italie)
1985 à Ceske-Budejovic (Tchécoslovaquie)
1987 à Speichersdorf (RFA)

CHAMPIONNATS INTERNATIONAUX

TROPHÉES LÉON BIANCOTTO
1971-1981
TIGER TROPHY
1972-1973-1975 à Rochester (GB)
CHAMPIONNAT NATIONAL SUISSE
1971 à Thoune
CHAMPIONNATS POLONAIS
1971 à Bielsko-Biala
1972 à Torun
CHAMPIONNAT DU DANEMARK
1973
CHAMPIONNAT DE YOUGOSLAVIE
1973
CHAMPIONNAT USA
1971 à Fort-Worth (Texas)

CHAMPIONNAT DE FRANCE classe I

Champions de France

1977 à Amiens Slt Jean-Louis Feltes
1978 à Amiens Adj Jean-Louis Sbihi
1980 à Péronne
1981 à Royan
1982 à Moulins Adc Claude Bessière
1983 à Carcassonne Adc Claude Bessière
1984 à Angoulême Ltt Patrick Paris
1985 à Til-Châtel Adc Claude Bessière
1986 à Coulommiers Adc Claude Bessière
1987 à Epernay Ltt Patrick Paris
1988 à Condom Adc Claude Bessière

CHAMPIONNATS DE FRANCE classe II

1980 à Dole Adc Serge Pidoux
1981 à Alençon Asp Patrick Paris
1985 à Montluçon-Guéret
1986 à Angoulême
1988 à Rennes

COUPES JEAN-CLAUDE

CHAMPION

1972 à 1978

COUPE RÉGIONALE

DU CASTELLET

1984

INTERNATIONAUX DE FRANCE

Brive
1984

COUPES DESAVOIS

1975 à 1980
1985-1987
1988

COUPES MUDRY

1974 à 1985
1988

COUPE GOMY

1973

COUPES MARCEL DORET

1968-1969
1971 à 1976
1980-1981-1984-1986

COUPE DE FRANCE ESPOIR

1969

COUPE RÉGIONALE DU SUD-EST

RAYMOND YVAN

1982

9 Titres de

« CHAMPION DE FRANCE »

LES ÉQUIPES DE PRÉSENTATION DE L'ARMÉE DE L'AIR

Basées à Salon-de-Provence, à l'École de l'air, les équipes de présentation de l'Armée de l'air comprennent:

- la « Patrouille de France », sur Alphajet,
- l'Équipe de voltige, sur avion léger Cap 230,
- l'Équipe de parachutistes « Phénix ».

Located at Salon-de-Provence, at the French Air Force Academy, the demonstration teams are:

- the "Patrouille de France" flying Alphajet,
- the aerobatics team, on light airplane Cap 230,
- the "Phénix" parajumpers team.

Lieutenant-colonel Marcel Pariat
directeur des Équipes de présentation
de l'Armée de l'air.

Breveté pilote de chasse en 1963,
il totalise 5 800 heures de vol dont 4 900
sur avion de combat.



F. Robineau (Aviaplans)



F. Robineau (Aviaplans)

Commandant Michel Gorce
directeur-adjoint des
Équipes de présentations de
l'Armée de l'air.
Breveté pilote en 1965, il
totalise aujourd'hui 7 500
heures de vol.

La Patrouille de France.
The "Patrouille de France".



*Above : Lcl Marcel Pariat and
Lcl Michel Gorce
French Air Force
demonstration teams
managers.*



Katsuhiko Tokunaga

FRENCH AIR FORCE DEMONSTRATION TEAMS



EVAA

L'Équipe de voltige de l'Armée de l'air.
The French Air Force aerobatics team.



Le Cap 230,
nouvel avion de voltige.
*The Cap 230,
the new aerobatic aircraft.*

Formant
une étoile
*Performing
a star*



L'Équipe de parachutistes « Phénix ».
The "Phénix" parajumpers team.



Equipe Phénix



Animation-réalisation : Lcl Lenne - Cne Guillet.
Coordination-Fabrication : Adc Romet, Adj Noël.

Photos : BA 701 Salon-de-Provence
Adc Mondière, Adj Coltery, Sgt Dutheil.

Maquette : Avt Péronnet - Avt Vialard
Supplément à **Air Actualités**.