



EQUIPE DEVOLTIGE

1991



DE L'ARMEE DE L'AIR

L'EQUIPE DE VOLTIGE ET L'ECOLE DE L'AIR



Haut lieu de l'aviation militaire depuis des décennies, l'Ecole de l'air a formé des générations d'officiers, pilotes, mécaniciens et basiers français et étrangers. Il était donc légitime qu'elle abrite les deux équipes représentatives de l'aéronautique militaire française : la Patrouille de France et l'Equipe de Voltige de l'Armée de l'Air.

Souvent comparée au célèbre "Cadre noir" de Saumur, l'Equipe de voltige, malgré une expression différente, tend vers le même but : la perfection.

RIGUEUR, COURAGE, TENACITE

Point de place ici pour l'aventure exotique : monotonie du cadre — travail permanent aux limites de la machine et de la souffrance physique imposée par de phénoménales accélérations. Tout cela pour la pureté d'une ligne, la perfection d'un mouvement. Créateur d'un art éphémère, le pilote ne laisse derrière lui qu'une trace de fumée blanche, souvenir fragile d'une chorégraphie aérienne qui s'effacera au gré du vent. Seule persistera, chez le spectateur, l'émotion esthétique offerte par l'action poussée à l'extrême, avec une maîtrise presque parfaite de la technique. Témoins de cette volonté acharnée à gagner, les armoires vitrées emplies de trophées, rappellent aux visiteurs les podiums acquis pendant plus de 20 ans. Si l'Equipe de voltige est représentative de l'Armée de l'air lorsqu'elle se déplace en France ou à l'étranger, elle porte aussi, un peu, les couleurs de l'Ecole de l'Air, qui au fil du temps est devenue sa marraine. ■

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

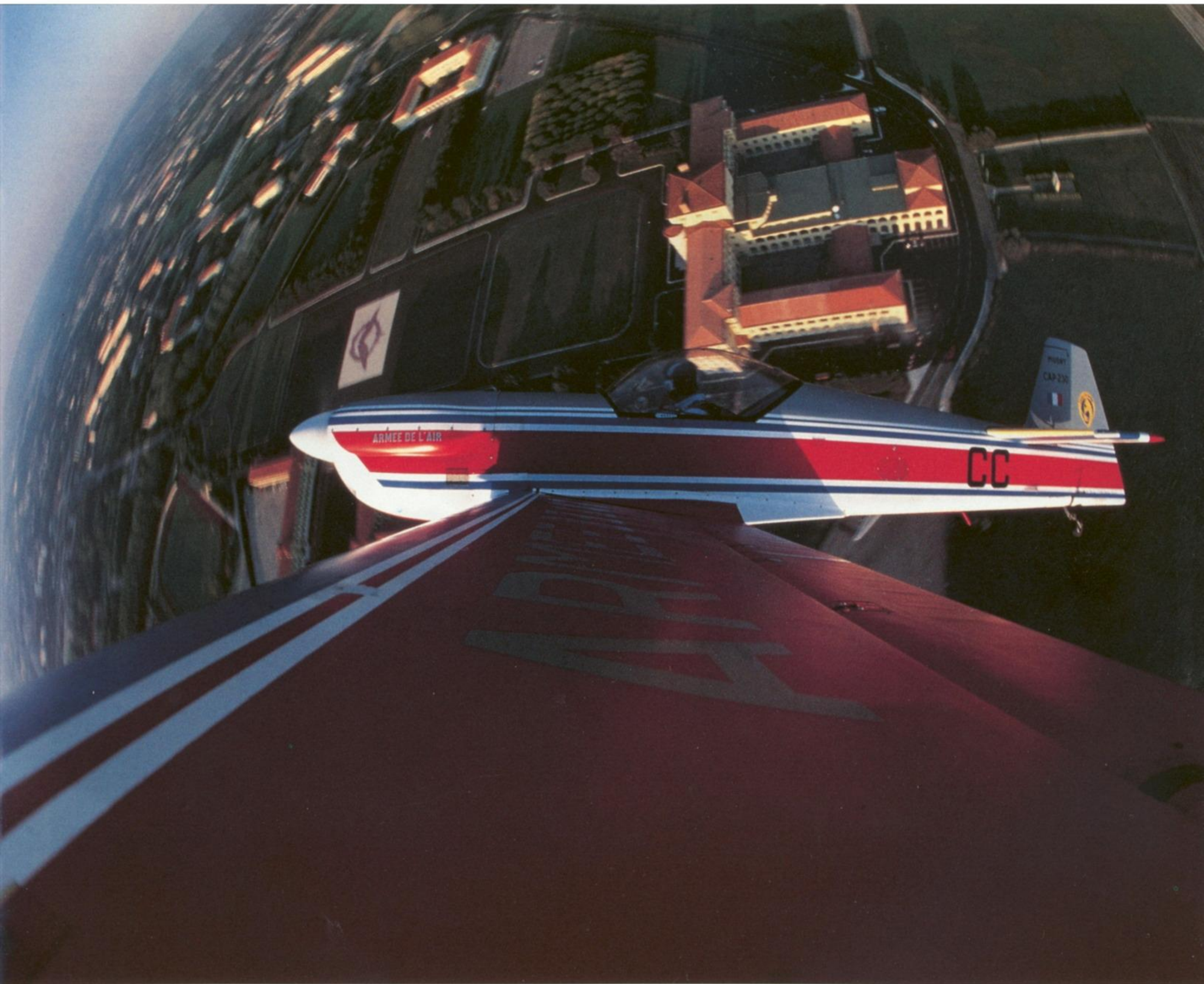


Photo TOKUNAGA

LES PILOTES

Capitaine François CLAUDEL, Commandant de l'EVAA depuis septembre 1990, 5 800 heures de vol, ex-pilote de la Patrouille de France (1978-1980) et pilote d'hélicoptère.

Lieutenant Jean-Paul MONDIERE, 7ème année à l'EVAA, 4 300 heures de vol. International de voltige. Membre de l'équipe de France depuis 1988 - Médaille d'or par équipe au Championnat du Monde 1990. Assure le poste d'entraîneur à l'EVAA.

Lieutenant Fabrice PALHA, 1ère année à l'EVAA, ex-instructeur en vol à l'Ecole de l'Air, 26 ans, 1 500 heures de vol.

Sergent-chef Sylvie BRETON, origine : technicien transmission, pilote de voltige en équipe de France féminine depuis 1988, effectue ses entraînements sur les avions de l'EVAA pour la 4ème année consécutive. Championne de France féminine 1990.



LES MECANICIENS

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. ■

Les mécaniciens :

Adjudant-chef Yves LESCOUALCH, 1^{ère} année, chef d'équipe.

Sergent-chef Philippe BENOIT, 3^{ème} année à l'EVAA.

Sergent-chef Patrick CHOSSON, 3^{ème} année à l'EVAA, mécanicien équipe de France en 1989-1990.

Sergent Christian FERRERO, 4^{ème} année à l'EVAA, mécanicien équipe de France en 1989-1990.





LES AVIONS



J.-J. Petit

De 1968 à 1970.
Stampe SV4.



J.-J. Petit

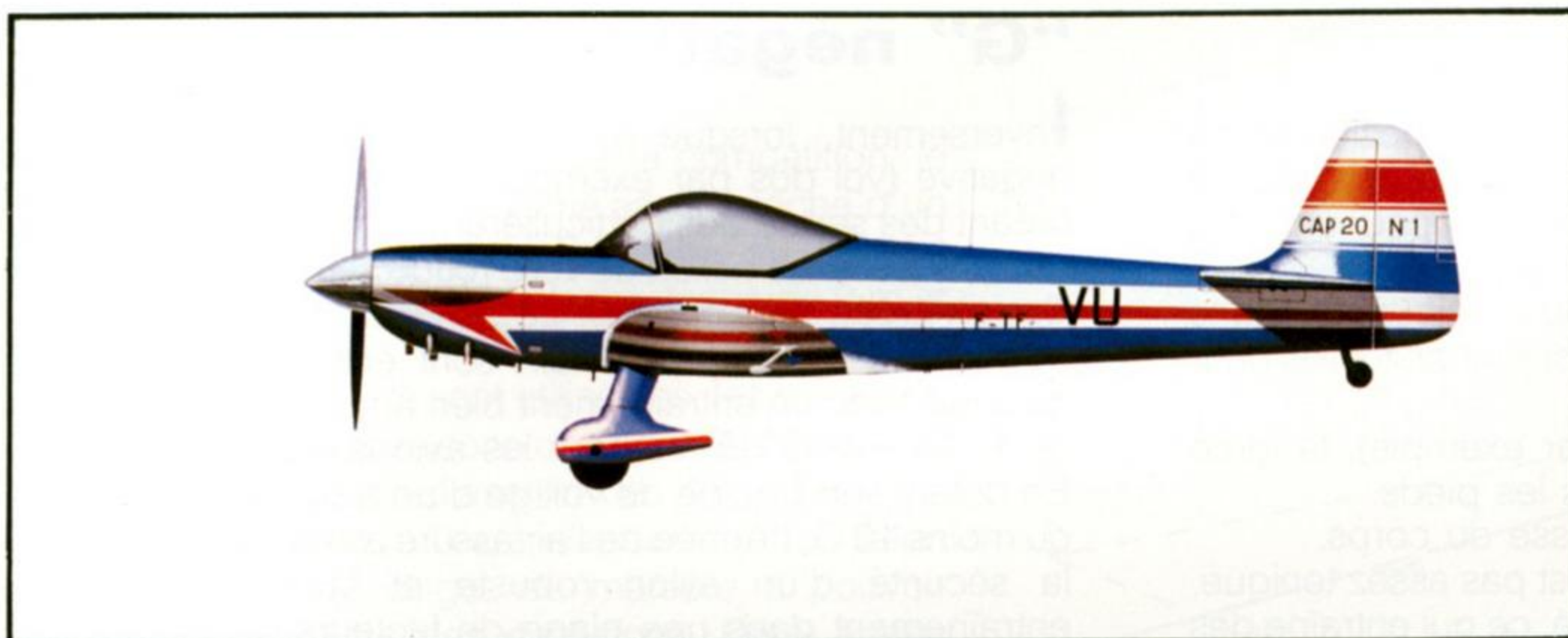
De 1970 à 1977.
CAP 10.
Damier noir sur blanc.



J.-J. Petit

De 1970 à 1976.
CAP 20.
Damier noir sur jaune.

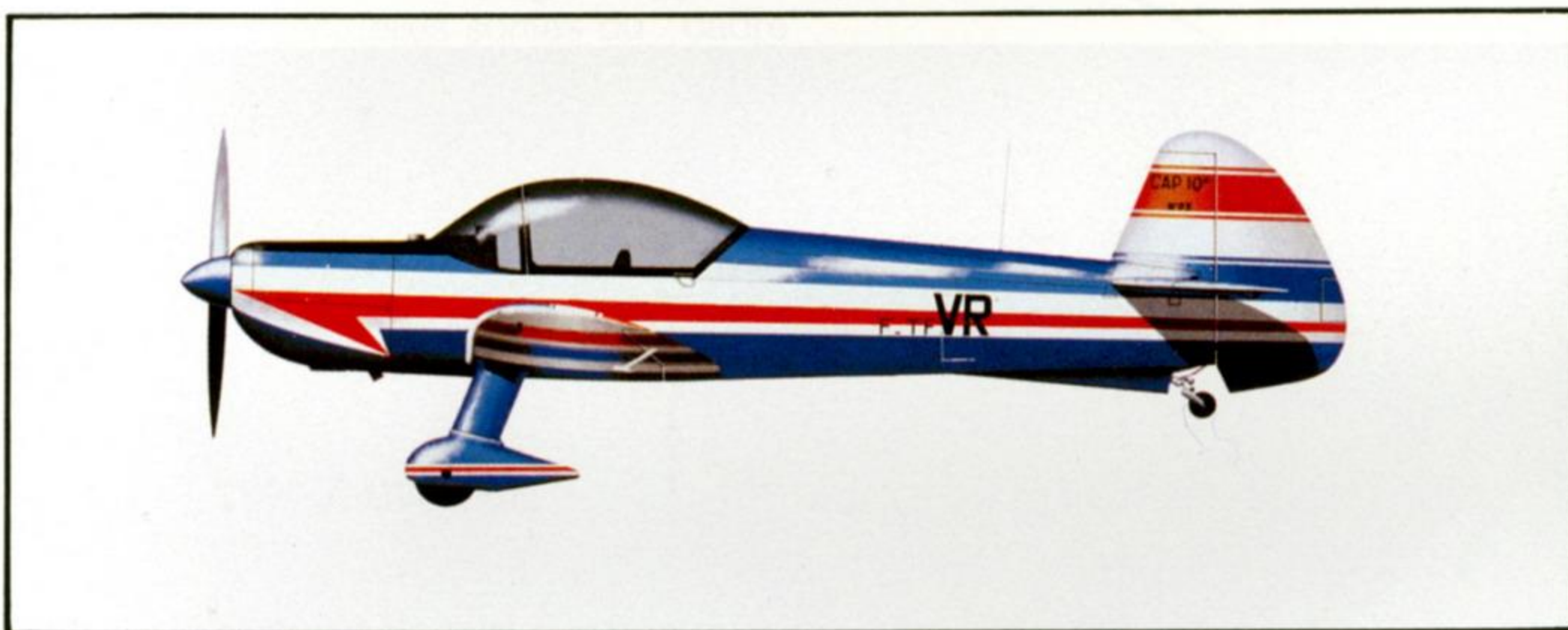
LES AVIONS



J.-J. Petit

De 1970 à 1976.

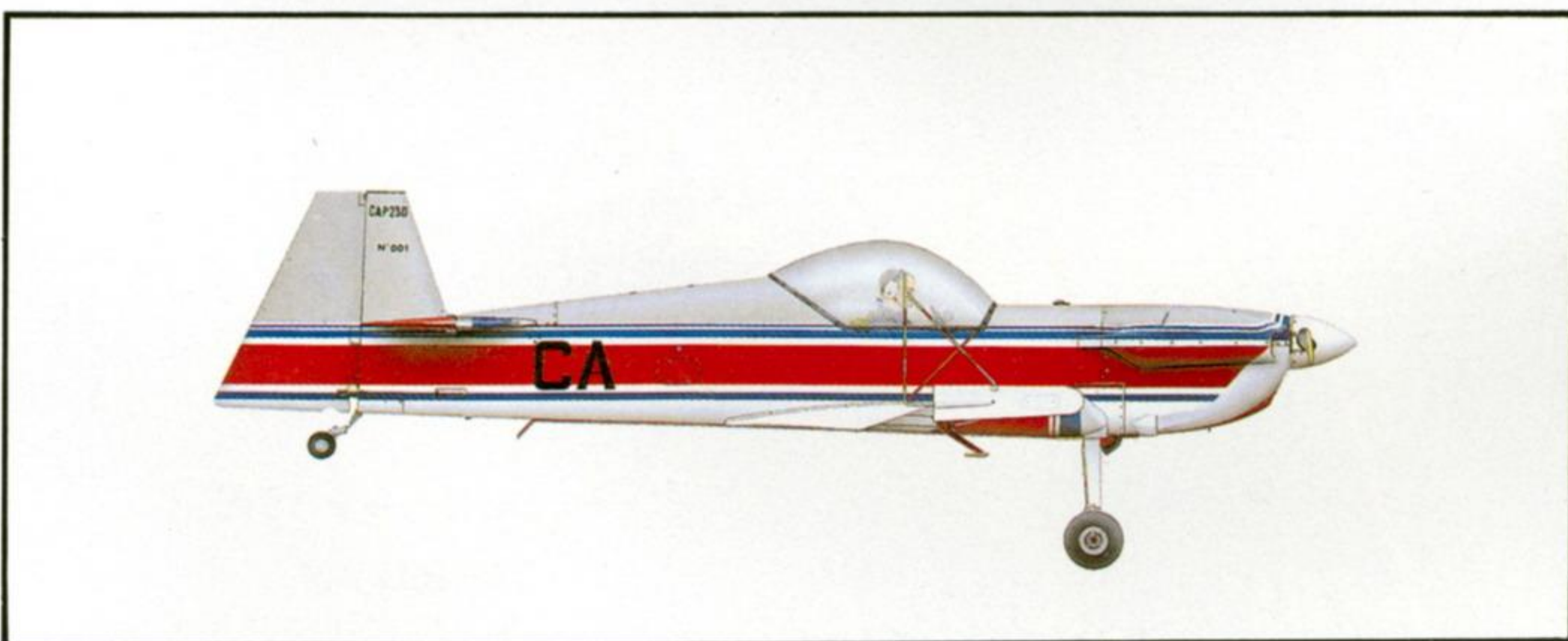
CAP 20.
Rayé bleu, blanc, rouge.



J.-J. Petit

Après 1977.

CAP 10.
Rayé bleu, blanc, rouge.
CAP 10 B
Rayé bleu, blanc, rouge.



Beernaert

Depuis 1986.

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

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.

“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 à + 10 G – 9 G définis pour les avions monoplaces.

En dotant son Equipe de voltige d'un avion autorisé à plus ou moins 10 G, l'Armée de l'air assure aux pilotes de l'EVAA la sécurité d'un avion robuste et la possibilité d'un entraînement dans une plage de facteurs de charge très large. ■



CADRE D'EVOLUTION ET AIDE

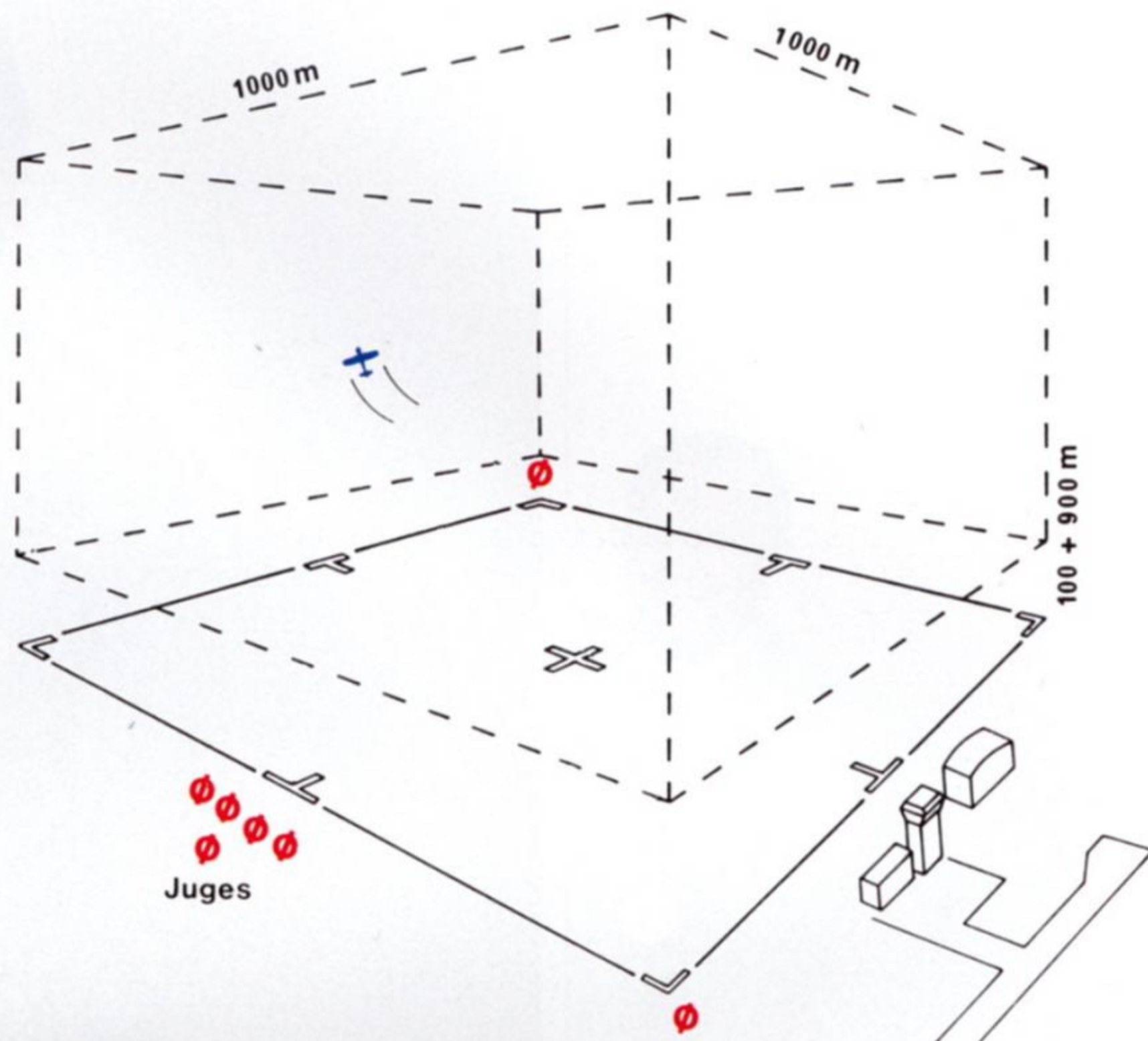
Le "cadre"

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 et larges de 2 m.

En altitude seuls 900 m 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°. ■

**Adjudant-chef
Claude BESSIERE,
5 fois champion de France,
champion du Monde
Absolu 1990,
4 médailles d'or,
1 médaille de bronze.**

**Le trophée ARESTI
récompense
le titre suprême,
il est remis en jeu
tous les deux ans.**



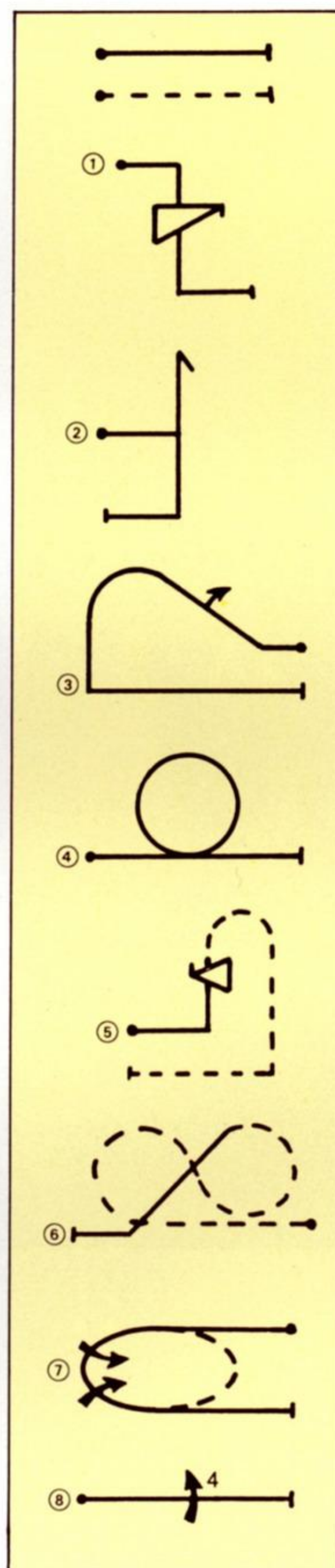
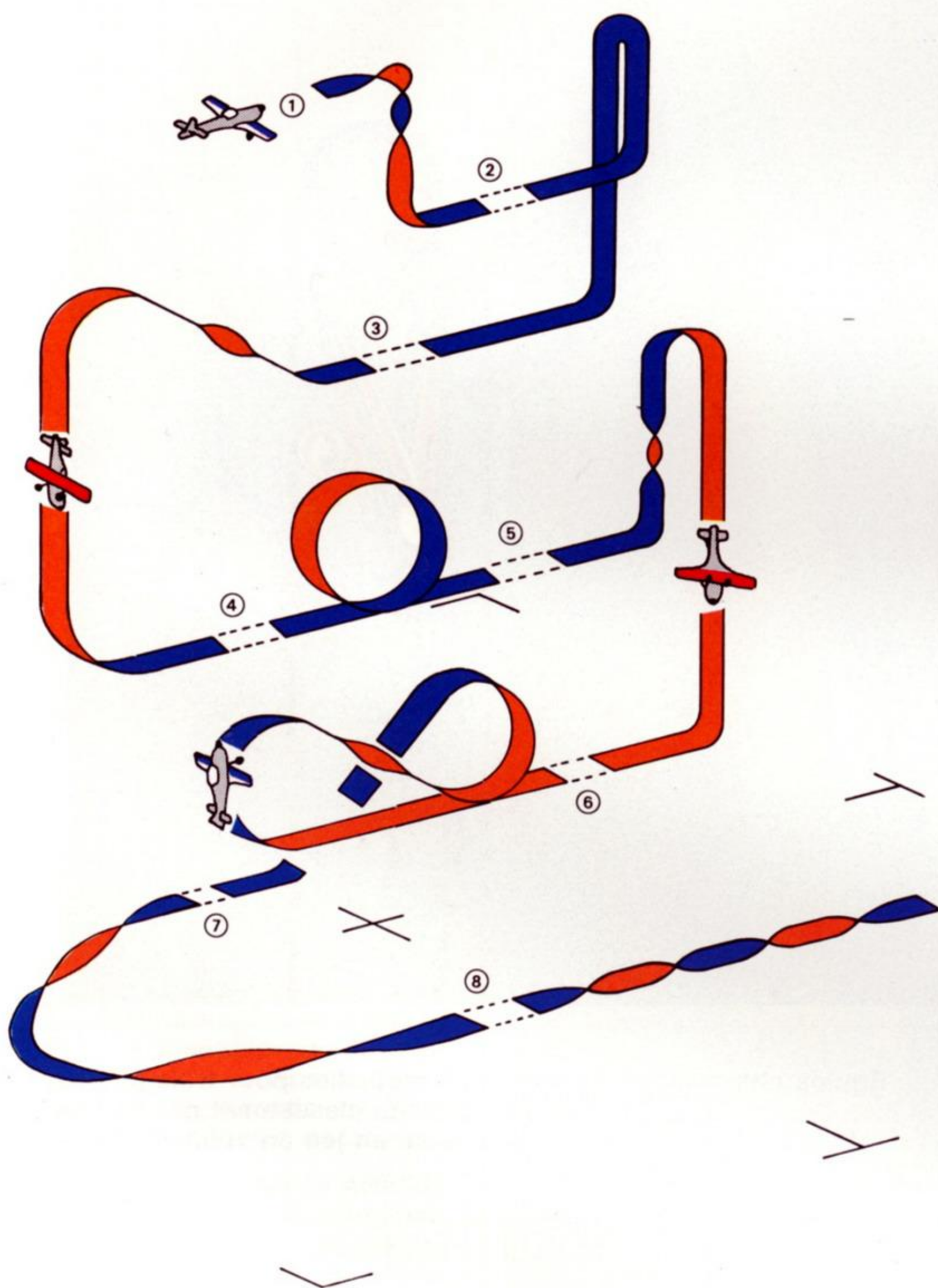


Photo BA 701

Equipe championne du Monde, 9 médailles pour trois pilotes, dont la médaille d'or du classement par équipe. La coupe NESTEROV sera remise en jeu an 1992 au Havre.

L'AEROCRYPTOGRAPHIE

Elle permet une transcription schématique de la "série" que le pilote de voltige suit durant les compétitions ou les entraînements. ■



VOL POSITIF : vol normal.
VOL NEGATIF : vol inversé
(ou vol dos)

VRILLE : décrochage
dismétrique 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°.

TONNEAUX 4 FACETTES :
tonneau complet avec arrêt
du roulis tous les 90° de
rotation.

IMPOSÉ CONNU

Cet aérocryptographe représente 'l'imposé connu' pour l'année 1991 que doivent exécuter les pilotes en compétitions internationales. Chaque figure est notée sur 10 par un collège de juges. Ces figures sont répertoriées dans un ouvrage officiel qui est "la bible du voltigeur".

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.

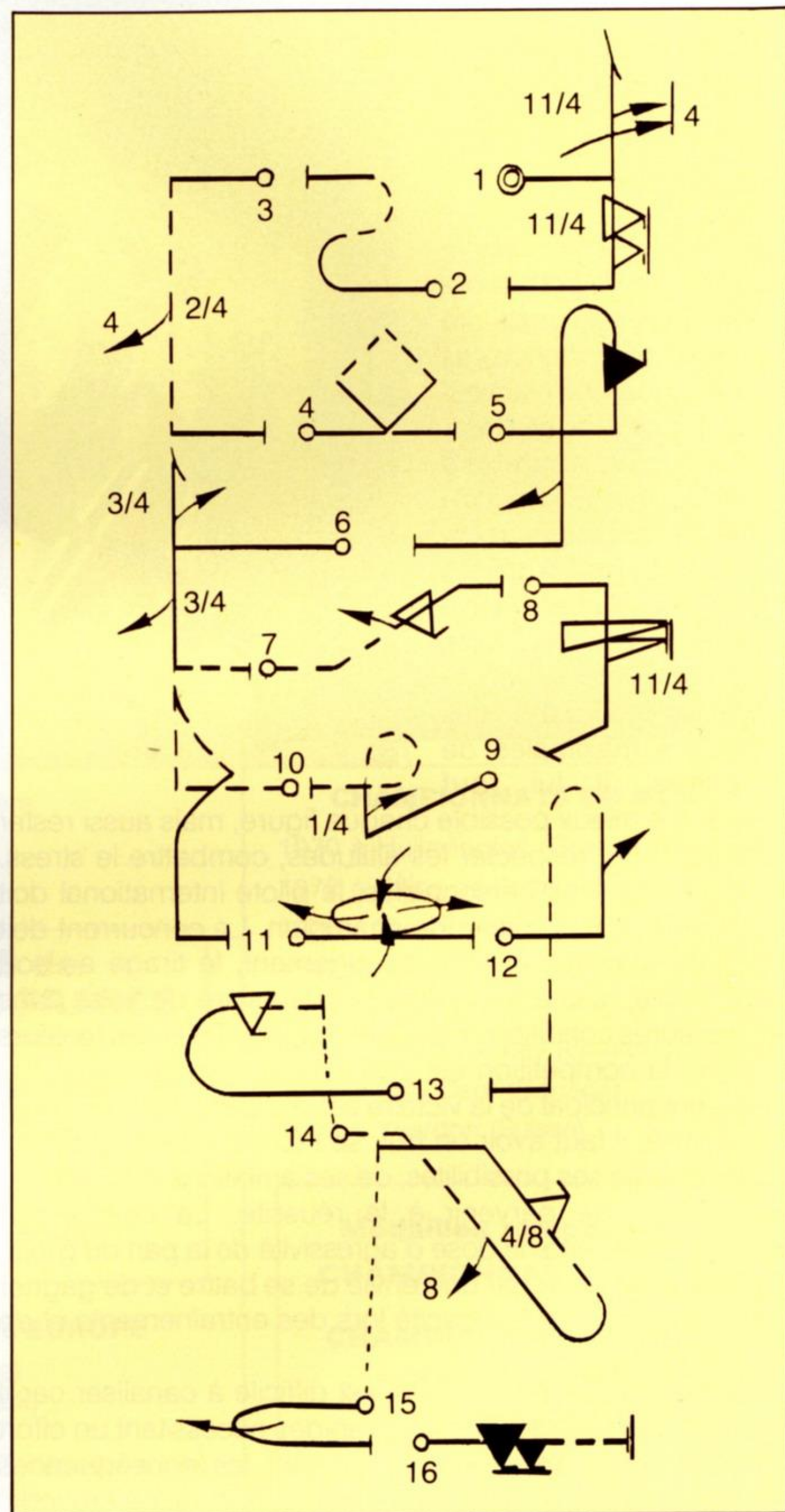
1 Un programme "Imposé connu" établi par l'organisation de la compétition, il est transmis aux pilotes trois mois au moins avant la compétition.

2 Un programme "Libre" conçu par chaque compétiteur, il doit inclure 18 figures maximum avec un coefficient de difficulté de 500 points.

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 l'exécution. Le pilote n'est pas autorisé à s'entraîner pour cette série.

4 Un programme "Libre intégral" imaginé par chaque pilote, il a pour but de mettre en valeur le couple "pilote-avion". Seul critère imposé en plus des altitudes et du cadre, le temps de série de 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 de jugement objectif de la part du jury. C'est pourquoi cette série "artistique" ne rentre plus dans le championnat et définit un vainqueur particulier pour l'épreuve. ■



LA COMPETITION

La compétition, c'est la recherche de la perfection. Elle seule permet au pilote de mettre en évidence ses propres capacités manoeuvrières, 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 physiologiques 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

LE PALMARES

LES COUPES REGIONALES

- coupe Jean-Claude CHAMPION 1972 à 1978
- coupe Régionale du CASTELLET 1984
- INTERNATIONAUX DE FRANCE Brive 1984
- coupes DESAVOIX - 1975 à 1988 1985-1987-1989
- coupes MUDRY - 1974 à 1985 1990
- coupe GOMY - 1973
- coupes Marcel DORET - 1968-1969 1971 à 1976 1980-1981-1984-1986-1990
- COUPE DE FRANCE ESPOIR - 1969
- coupe régionale du SUD-EST Raymond YVAN - 1982

CHAMPIONNAT DE FRANCE classe II

- 1980 à Dôle - ADC Serge Pidoux
1981 à Alençon - ASP Patrick Paris
1985 à Montluçon-Guéret
1986 à Angoulême
1988 à Rennes

CHAMPIONNATS INTERNATIONAUX

- TROPHEES LEON BIANCOTTO 1971-1981
- TIGER TROPHY 1972-1973-1975 à Rochester (GB)
- CHAMPIONNAT NATIONAL SUISSE 1971 à Thoue
- 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 ESPAGNOL 1990

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 Boulommiers
ADC Claude Bessière
- 1987 à Epernay
LTT Patrick Paris
- 1988 à Condom
ADC Claude Bessière
- 1990 à Marmande
CNE Patrick Paris

10 TITRES de CHAMPION DE FRANCE

Sergent-chef Sylvie BRETON
Championne de France
1990
4ème sélection
en équipe de France

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 DU MONDE

- 1970 à Hullavington (Grande-Bretagne)
1972 à Salon-de-Provence (France)
1976 à Kiev (URSS)
1982 à Spitzberg (Autriche)
1984 à Békéscsaba (Hongrie)
1986 à South Cerney (Grande-Bretagne)
1986 à Red Deer (Canada)
1990 à Yverdon (Suisse)

Médailles remportées au CHAMPIONNAT DU MONDE et CHAMPIONNAT D'EUROPE

- 9 médailles d'or
- 6 médailles d'argent
- 9 médailles de bronze



LES ANCIENS PILOTES DE L'EQUIPE 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

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 BESSIERE
ADJ JORDANO

1977

CNE SEGUIN
SLT FELTES
ADC HUSSON
ADJ SBIHI
ADJ LIMET
ADJ BESSIERE
ADJ JORDANO

1978

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

1979

LTT FELTES
ADC PIDOUX
ADC LEBOUVIER
ADJ SBIHI
ADJ LIMET
ADJ BESSIERE
ADJ JORDANO
ADJ GUILLET

1980

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

1981

LTT FELTES
ASP GUILLET
ASP PARIS
ADC BESSIERE

1982

CNE FELTES
SLT GUILLET
SLT PARIS
ADC BESSIERE

1983

CNE FELTES
LTT LEBOUVIER
SLT GUILLET
SLT PARIS
ADC BESSIERE

1984

LTT LEBOUVIER
LTT GUILLET
LTT PARIS
ADC BESSIERE
ADC BEAUVAIS

1985

CNE LEBOUVIER
LTT GUILLET
LTT PARIS
ADC BESSIERE
ADC BEAUVAIS
ADC MONDIERE

1986

CNE LEBOUVIER
LTT GUILLET
LTT PARIS
ADC BESSIERE
ADC MONDIERE

1987

CNE LEBOUVIER
LTT GUILLET
LTT PARIS
LTT POPINSKI
ADC BESSIERE
ADC MONDIERE

1988

CNE LEBOUVIER
CNE GUILLET
CNE PARIS
LTT MONDIERE
LTT PRUNENEC
ADC BESSIERE

1989

CNE LEBOUVIER
CNE GUILLET
CNE PARIS
LTT MONDIERE
LTT PRUNENEC
ADC BESSIERE
SGC BRETON

1990

CNE LEBOUVIER
CNE CLAUDEL
CNE GUILLET
CNE PARIS
LTT MONDIERE
LTT PRUNENEC
ADC BESSIERE
SGC BRETON



Photo ADJ COLLERY

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 combat".

La Grande Guerre impose en effet aux constructeurs de réaliser des avions 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, Detroyat, 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, ou 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 Equipe 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 Ziv 526.

Parallèlement à la création de l'unité, la construction d'un avion de voltige nouveau est entreprise et permet à l'Equipe 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'EVAA.

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. ■

Capitaine Christian Guillet



Premier insigne de l'EVAA (non homologué)

LES EQUIPES DE PRESENTATION DE L'ARMEE DE L'AIR

Basées à Salon-de-Provence, les Equipes de Présentation de l'Armée de l'Air comprennent :

- la Patrouille de France équipée d'Alphajet,
- l'Equipe de Voltige équipée de CAP 231.

Les Equipes de Présentation sont placées sous les ordres d'un directeur. Celui-ci participe à l'élaboration du calendrier meetings des 2 équipes, il tient en outre un rôle important d'organisateur, tant dans la préparation des manifestations aériennes qu'au cours de leur déroulement proprement dit.

Le directeur est par ailleurs le commentateur du spectacle de la Patrouille de France. Dans toutes ces tâches, il est secondé par un directeur adjoint.

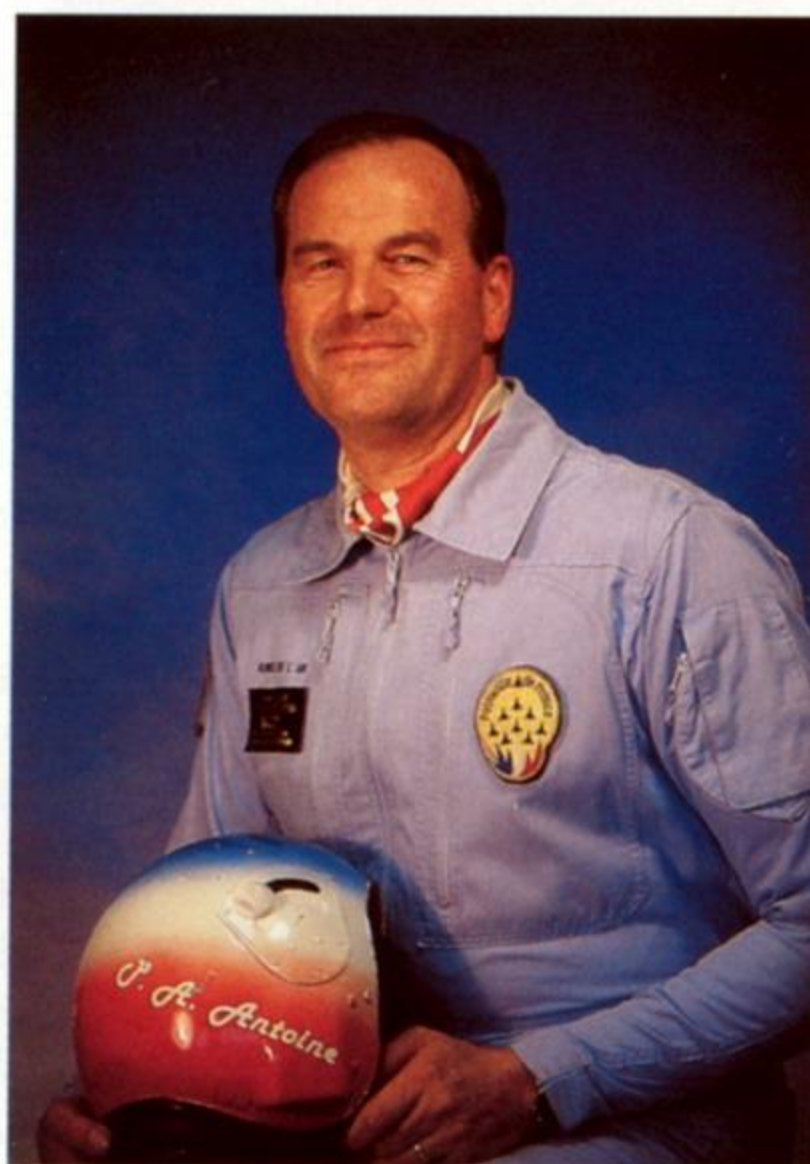


Photo BA 701

Commandant Pierre-Alain ANTOINE

Directeur des Equipes de Présentation de l'Armée de l'Air
Breveté pilote de chasse en 1970
totalise 5300 heures de vol



Photo BA 701

Sergent-chef Marie-Pierre ANTELME, secrétaire son important et quotidien travail de préparation participe au bon déroulement des manifestations aériennes

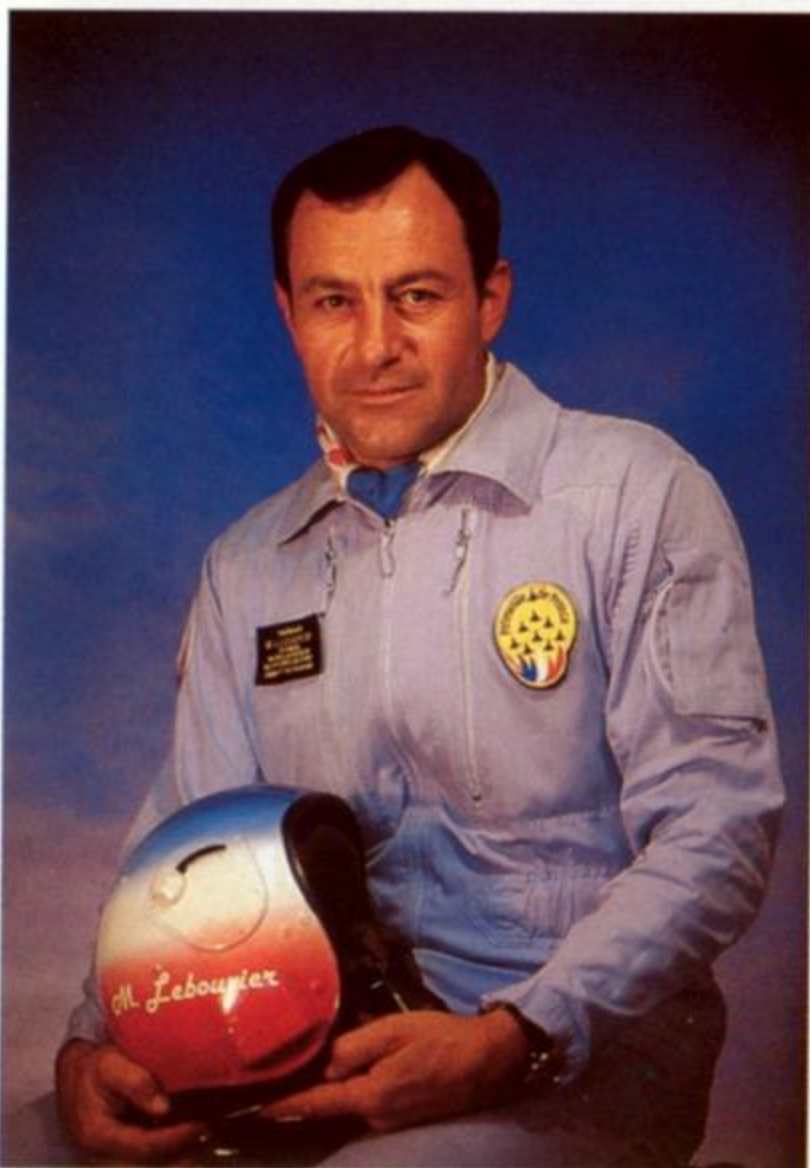


Photo BA 701

Commandant Michel LEBOUVIER

Directeur-adjoint des Equipes de Présentation de l'Armée de l'Air
Breveté pilote de chasse en 1969
totalise 5600 heures de vol



Photo REBUFFET

Pour tout renseignement : SIRPA-AIR - 26, bd Victor - 00460 ARMEES ou MINITEL 3614 ARMEE AIR

EQUIPE DE VOLTIGE DE L'ARMEE DE L'AIR et PATROUILLE DE FRANCE
BA 701 - 13661 SALON-DE-PROVENCE

Supplément AIR-ACTUALITES - Publication SIRPA-AIR
Direction COL ROLLAND - Animation-conception CNE GUILLET
Photo de couverture : Katsuhiko TOKUNAGA
Maquette et Impression : Imprimerie AMIGON - Salon

