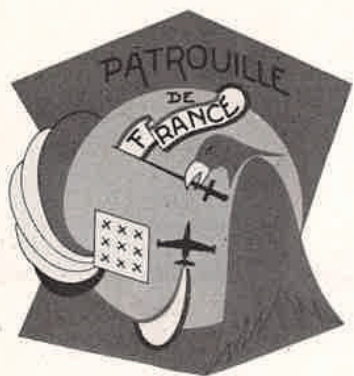




25 ans:

La Patrouille de France



Nous sommes le 17 mai 1953, une foule immense et bigarrée afflue sur l'aérodrome d'Alger-Maison-Blanche. Cinquante mille personnes se pressent ainsi pour assister à un meeting aérien. On se croirait revenu quelques décennies en arrière, aux temps héroïques de l'aviation, quand les pionniers drainaient sur les terrains des foules considérables et enthousiastes. En ce mois de mai 1953, la passion est toujours aussi grande, si l'on en juge par l'animation qui se crée à l'apparition des premiers avions. Il est vrai qu'on est venu voir là des pionniers à leur manière, puisque ce sont les appareils à réaction et leurs pilotes qui concentrent ainsi l'attention et qui vont faire vibrer au rythme de leurs évolutions une foule joyeuse, tantôt bruyante et tantôt silencieuse, le souffle coupé précédant les ovations.

Les Américains sont présents. Auréolés de leurs nombreux succès en meetings, leur réputation n'est plus à faire. Une fois encore ils vont faire frémir le public au bruit de leurs réacteurs. Les patrouilles anglaises, italiennes se succèdent tour à tour dans le ciel. Mais le public, un peu chauvin sans doute, attend les présentations françaises. Douze Vampire sont venus de Blida, et surtout la patrouille de la 3^e Escadre de Chasse, stationnée à Reims et placée sous la conduite du commandant Delachenal.

Les Skyblazers américains firent une démonstration exceptionnelle, tournant, grondant et soulevant les applaudissements d'un public énié par le bruit, la nouveauté et l'ambiance de fête. Déjà les Français avaient à plusieurs reprises affronté les Américains ; la rencontre fut cette fois là mémorable, car la patrouille de la 3^e Escadre joua d'égal à égal avec les Skyblazers, déchaînant l'enthousiasme dans le public. Jacques Noctmger, le commentateur du meeting, lui aussi emporté par la vague, devait signer alors l'acte de naissance de la Patrouille de France. Après avoir consacré la patrouille de la 3^e Escadre de l'appellation de première patrouille de France, il la baptisa du nom de Patrouille de France tout court, sans autre solennité.

Le lendemain, les quotidiens, ne tarissant pas d'éloges, reprendront le nom. Le patronyme était acquis, il allait rester.

Vingt cinq ans se sont écoulés. Le décor a changé, mais il est encore méridional, illuminé par le ciel bleu de Provence. Hommes et machines se sont succédé, la maîtrise et la perfection n'en sont pas moins restées les mêmes. Vingt cinq ans, tout juste l'âge d'une jeunesse !

Remontons le temps.

En toutes choses, les commencements sont

difficiles. Il y a loin du Stampe de la patrouille d'Etampes, encore utilisé au lendemain de la guerre, au Fouga Magister actuel et bientôt à l'Alpha-Jet. La modestie des débuts à quatre avions n'est pas non plus comparable à l'utilisation des gros dispositifs de douze appareils, et à la maturité des neuf aujourd'hui en service. Du violon d'Ingres des fins de semaine à la spécialisation actuelle, la patrouille acrobatique a connu plusieurs phases de développements, quelques flux et reflux avant d'atteindre le niveau d'équilibre que nous lui connaissons.

L'année 1953 constitue une « charnière » à un double titre. D'une part, une seule escadre est chargée de participer à toutes les manifestations aéronautiques de l'année et d'autre part, le patronyme officiel apparaît. Il ne faut pas en conclure — ce serait d'ailleurs une injustice — que la Patrouille de France est née comme par enchantement un beau jour de mai à Alger, et qu'il n'existait pas avant elle de patrouilles acrobatiques.

Dans le domaine de la voltige aérienne, l'enchantement cache toujours un long travail d'élaboration ; celui-ci a été mené depuis 1945, et surtout au tournant des années cinquante par un bon nombre de patrouilles acrobatiques, naissant un peu partout dans les escadres. C'est en partie grâce à l'émulation ainsi créée que sera possible la consécration internationale de 1953.

Passées ces deux étapes, les quelque dix années qui vont suivre, de 1954 à 1963, constituent la troisième phase du développement. Désormais, l'officialisation du nom ne fait que confirmer la chose, et l'on décide, étant donné les succès remportés en 1953, de faire tourner la patrouille et de la confier chaque année à une escadre différente. Pendant neuf ans, cinq escadres vont ainsi l'animer.

La quatrième étape qui conduira à la patrouille actuelle débute en 1964, quand la patrouille de l'Ecole de l'air se voit définitivement attribuer le nom. C'est le début de la spécialisation avec la création d'une entité spécialisée, et l'entrée en scène des Fouga CM 170 Magister.

Le milieu aéronautique.

Il n'est pas inutile, afin de comprendre l'engouement pour la voltige que connaissent les escadres de l'Armée de l'air, aux alentours des années cinquante, de se replonger quelques instants dans le milieu aéronautique de l'époque.

1950 appartient encore à la période d'après-guerre. Les opérations de 1939-1945 restent présentes dans toutes les mémoires. Les aviateurs, comme le public continue à les appeler, conservent un prestige inégalé. Quel enfant n'a pas rêvé alors de devenir, lui aussi, aviateur ? Le nom porte toujours un parfum d'inconnu, de prouesses. Certes ce ne sont plus, et depuis longtemps déjà, des fous volants mais les « as » de la Seconde Guerre Mondiale les ont relayés. C'est le moment où l'on commence à se souvenir, à écrire les récits de l'expérience.

C'est aussi une période où les escadres de chasse sont extrêmement riches en personnel d'encadrement. Escadres et escadrons sont commandés par des pilotes de qualité, très opérationnels et dont l'expérience aéronautique est née au contact des combats aériens. Aux promotions nombreuses, surtout parmi les officiers, formées pendant la guerre et immédiatement après, s'ajoute le fait d'une abondance de carbu-

rant et bientôt l'entrée en scène de nouveaux matériels.

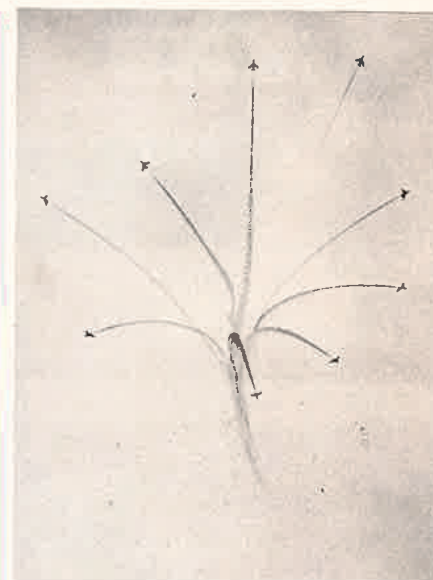
L'héritage de la guerre est incontestable. De même que les acrobates de l'entre deux guerres firent preuve de 1939 à 1945, au cours de chaque engagement aérien, des qualités typiques nées de la voltige, maîtrise de soi, discipline, jugement, de même ceux qui émerveillent le public des années cinquante, se sont formés dans les combats aériens. Juste retour des choses : la voltige prépare au combat et ce dernier conduit à la voltige.

Les deux aspects que l'on peut distinguer dans la mission d'un pilote de chasse à l'époque ne font que confirmer cette réciprocity. D'une part, il s'agit d'être le maître du ciel dans une certaine zone d'action ; cette tâche de supériorité aérienne implique que le pilote de chasse soit capable de combattre et de vaincre les avions qui se présentent dans sa zone. D'autre part, la mission d'« appui au sol » a pris une importance accrue qui devait se révéler bientôt dans les opérations d'Indochine.

Dans le cadre de ces missions, la voltige apparaissait comme une activité normale, faisant intrinsèquement partie de la formation d'un pilote de combat. Le combat aérien, tel qu'il avait été mis au point pendant les guerres et tel qu'il continuait d'être conçu, était essentiellement un combat tournoyant exigeant des pilotes une parfaite maîtrise dans les trois dimensions. Cette voltige ne se faisait pas pour le plaisir, ou pour elle-même mais par rapport à un avion ennemi qu'on voulait attaquer. La manœuvre était donc relative et consistait, on le sait, à venir se placer derrière l'appareil ennemi pour pouvoir le tirer à une distance restreinte compte tenu de la portée du canon alors utilisé. Il n'était pas rare, et les anecdotes sont nombreuses à ce sujet, d'avoir à effectuer des tirs dans des positions souvent abracadabrantes, à la sortie d'un looping par exemple. Postures bizarres sans doute, mais auxquelles préparait la voltige, qui avait le mérite de les rendre, par l'entraînement qu'elle exigeait, moins inconfortables et moins dangereuses qu'un œil inaverti aurait pu le croire.

Non seulement la voltige était chose connue, mais encore le travail en patrouille était quotidien. Le combat aérien ne se concevait pas en effet individuellement et la formation de manœuvre était la patrouille. Au début de la guerre il s'agissait le plus souvent de trois avions ou d'un ensemble d'appareils multiple de trois. Pendant la guerre, afin d'augmenter la puissance de feu mais aussi de diminuer l'effet de surprise grâce à une meilleure surveillance du ciel, apparaissent des patrouilles de quatre avions ou des multiples de quatre. Il n'est pas rare alors que les évolutions aériennes comportent de gros dispositifs à trente deux avions voire quarante. L'après-guerre verra d'importants défilés et des présentations regroupant un grand nombre d'appareils jusqu'à quarante huit, ce qui renforce d'autant l'impression de masse et de puissance.

Si l'on se penche sur les carnets de vol des chefs d'escadron, on s'aperçoit de la primauté et du nombre d'heures d'entraînement consacrées au travail en patrouille, notamment dans les exercices de poursuite. C'est de ces exercices de patrouille poursuivie remarquablement réussis, avec une bonne tenue des équipiers autour de leur leader, que devrait venir au capitaine Marias de la 4^e Escadre de Friedrichshafen, l'idée de

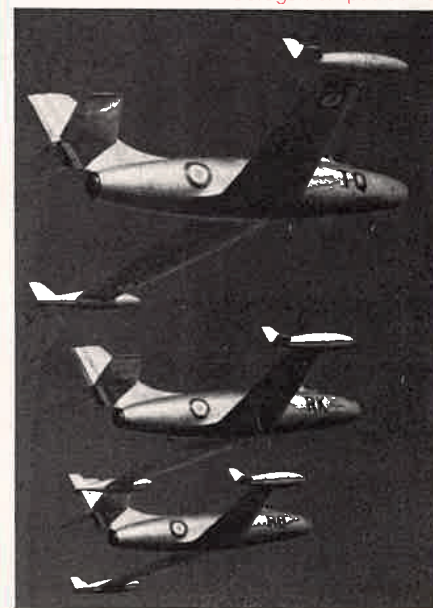


Eclatement en palmier.



Ouragan : avion d'armes français.

Ouragan en patrouille.



La Patrouille de France

pratiquer la voltige en patrouille pour elle-même. Les conditions étaient réunies. D'une part l'idée de voltige, de l'autre celle de patrouille étaient des notions de base. Il ne restait plus qu'à les unir à nouveau comme à l'époque de la patrouille d'Etampes.

Deux éléments nouveaux, toutefois, intervenaient dans les présentations. En premier lieu les évolutions à basse altitude, en second lieu le travail en patrouille serrée. La première caractéristique nouvelle présente, à l'évidence, un grand intérêt pour la formation individuelle. Ne pas avoir peur du sol et pouvoir avec aisance évoluer dans le plan vertical près du sol s'avéraient nécessaires à un double titre, opérationnel d'abord pour toutes les manœuvres d'appui aux troupes terrestres, individuel ensuite pour habituer les pilotes à l'abandon de certaines références sol et horizon dans la maîtrise de leur avion. La présentation en patrouille serrée, si elle peut aussi affiner les qualités de pilotage, a surtout un caractère de démonstration spectaculaire.

L'apparition des avions à réaction.

Si l'après-guerre vit encore, à bien des égards, du conflit, une chose allait commencer à bouleverser l'emploi et la mise en œuvre de la force aérienne. Nous voulons parler de l'apparition des premiers avions à réaction, et plus précisément de leur entrée dans les escadres françaises.

Les premières expériences sur avions à réaction commencèrent, on le sait, pendant les hostilités avec le Heinkel 78 allemand bientôt suivi de Gloster Whittle E 28 britannique opérationnel en août 1944. Dès 1947 un Bell X 1 volait aux Etats-Unis à une vitesse supérieure à celle du son. Enfin le 8 novembre 1950, avait lieu le premier combat entre avions à réaction dans le ciel de Corée, opposant un Mig chinois à un Lockheed F 80, ce dernier devant sortir vainqueur de la rencontre. L'ère de la réaction commençait.

En France c'est l'époque des doutes ; la voltige aérienne n'est-elle pas devenue impossible avec de tels appareils ? Beaucoup le pensent et en haut lieu on parle même d'abandonner la patrouille à cause du décalage entre la fragilité de l'homme et la performance de la machine. La voltige serait-elle donc réservée à l'hélice et au moteur à pistons ?

En tout cas, la patrouille d'Etampes, reconstituée dès la fin de la guerre sous la férule d'un de ses anciens, le capitaine Perrier, continuait à faire les beaux jours des meetings aériens. En 1947, le Ministère de l'air décidait en effet de créer une « Escadrille de présentation de l'Armée de l'air » et de la confier au capitaine Perrier qui, avec ses douze Stampe SV 4 A, devait participer à toutes les manifestations nationales et internationales. En 1951, la patrouille existe toujours et se produit tantôt en vedette après les avions à réaction, comme à Cannes en septembre 1951, tantôt en première partie ainsi à Tunis en avril de la même année. On la retrouve encore par exemple en juillet 1952 à Vincennes.

Il était dit cependant que l'hélice avait fait son temps. Dès octobre 1950 un journaliste du Figaro s'interroge sur la possibilité, ce qu'il souhaite vivement, de doter la patrouille d'Etampes d'avions à réaction et ceci pour ne pas la désavantager dans le parallèle à établir avec les for-

mations anglaises et américaines. C'est la preuve qu'à ce moment déjà la presse, pourtant non spécialisée, perçoit l'écho qu'elle reçoivent dans le public les avions du tonnerre. Il est même question dans cet article que les pilotes fassent des stages sur réacteurs. Certains d'ailleurs ont déjà volé sur Fouga Cyclope avec un réacteur de faible puissance, ce qui ne les a pas empêchés d'exécuter la gamme complète des figures de la voltige.

La preuve expérimentale était donc faite que la vitesse des avions à réaction, l'espace aérien occupé par leurs évolutions, leur complexité apparente, sources des premiers doutes, n'empêchaient nullement la pratique de l'acrobatie aérienne.

Il ne faut donc pas s'étonner de voir fleurir un peu partout des patrouilles acrobatiques dans les années 50-51 sur un matériel étranger, qu'il s'agisse des avions britanniques De Havilland Vampire ou américains Republic F 84 G Thunderjet. Le nombre des appareils utilisés est variable, mais il est souvent de quatre ainsi en va-t-il par exemple des patrouilles de Delachenal à la 2^e Escadre et de Marias à la 4^e Escadre.

Assurément l'entrée en scène des avions à réaction a été un facteur capital dans la création de ces patrouilles. On ne doit cependant pas oublier — l'un ne va pas sans l'autre — que les escadres étaient alors composées de pilotes avides de connaître les machines dont on parlait tant et qui de plus, au sortir d'une période d'intense activité aérienne, avaient encore un goût et un désir prononcés d'action.

Quand sont donc apparus Vampire et F 84, chaque unité souhaitait faire quelque chose de plus, sur ce matériel moderne, que les exercices traditionnels, c'est-à-dire ne pas se contenter de la simple application de la progression, mais essayer de trouver tout à la fois de nouvelles méthodes de combat et de nouvelles techniques de présentation d'avion.

La voltige s'offrait ainsi comme un dérivatif utile rompant la monotonie du travail d'entraînement et de formation. A vrai dire, le nombre d'élèves pilotes à l'entraînement était assez faible après les fortes promotions de la guerre, ce qui réduisait d'autant les charges d'instruction.

Mais le désir d'action, le besoin de s'exprimer n'eurent sans doute pas trouvé à s'employer sans la grande liberté qui était alors laissée au niveau de l'escadre, de l'escadron et même du pilote. Et cette large initiative, tant dans la détermination des missions que dans la nature des vols, serait peut-être restée lettre morte sans la présence de fortes personnalités qui convainquirent souvent les autres de l'intérêt passionné qu'elles portaient à la voltige. Gauthier, Marias, Delachenal surent incontestablement profiter de cette autonomie pour créer leurs patrouilles.

Il convient d'ajouter de considérables différences en matière de réglementation d'utilisation des avions. Il existait à l'époque, des règles qui aujourd'hui paraissent bien faibles et désuètes. De plus, le contrôle des avions en vol n'était pratiquement pas assuré par le sol et les moyens de navigation au sol mis à la disposition des équipages pour rentrer ou naviguer étaient très rustiques. Ainsi à Dijon, on utilisait un système de récupération par goniomètre avec des ficelles mises sur une table dont le recouplement permettait de donner approximativement la position des avions. Les surprises n'étaient pas rares. Le commandant Delachenal se souvient de s'être retrouvé ainsi de l'autre côté du Mont-Afrique,

séparé de sa base par une montagne ! Le travail de patrouille, surtout quand il s'agissait de gros dispositifs, s'en trouvait de même fort compliqué. Une descente en « snake » par exemple de trente deux avions groupés deux par deux, les uns derrière les autres à dix secondes d'intervalle, n'était guidée que par les émissions de la patrouille de tête, les autres suivant et répétant les ordres avec dix secondes de retard. Heureusement ce manque de technique, qui fait sourire, était largement compensé par l'expérience des pilotes.

Cette liberté, laissée à chacun, explique qu'il n'existait alors aucune patrouille acrobatique officielle. Chaque escadre et bien souvent chaque escadron organisait la sienne pour promouvoir son image de marque. Nous n'en sommes pas encore au moment des confrontations internationales ; l'affrontement, pour ainsi dire, reste limité entre escadres et souvent entre escadrons. La 4^e Escadre avait sa patrouille de quatre Vampire à Friedrichshafen sous la conduite du capitaine Marias. Le lieutenant-colonel Gauthier, commandant la 2^e Escadre, avait monté une patrouille à sept avions, ce qui était peu courant à l'époque. A Dijon encore l'« Alsace » avait la sienne et Delachenal en avait fondé une au sein de son escadron, le 2/2 « Côte d'Or », plus ou moins clandestinement, pour en faire la surprise à l'occasion d'une remise de l'insigne de l'escadron. Elle était alors composée de quatre Vampire.

On le voit, les présentations avaient lieu souvent au gré des circonstances : cérémonies diverses à l'escadre, remise d'insignes, visites, inspections...

A force, les patrouilles réussissaient à acquiescer une certaine aisance et une bonne réussite. Les pilotes faisaient plaisir à un public encore restreint et il faut bien le dire, se faisaient aussi plaisir à eux-mêmes.

Il n'en reste pas moins que la voltige aérienne était encore pratiquée en plus du labeur normal de la journée. Supplément agréable sans doute mais surcroît de travail tout de même. Les séances d'entraînement en patrouille serrée avaient le plus souvent lieu le soir à la fin des vols pour ne pas gêner l'activité aérienne de la journée. Bien souvent la préparation effective des présentations était limitée à quelques répétitions, et celles-ci n'allaient pas toujours sans susciter des difficultés, certains les considérant comme marginales, inutiles et dangereuses.

Le succès des irréductibles de la voltige allait cependant convaincre tout le monde.

Les premières patrouilles acrobatiques.

La patrouille du commandant Gauthier avait ouvert la voie dès 1950 ; mais c'est en 1951, plus précisément à la fin de juin, que pour la première fois de l'après-guerre, une formation d'appareils de l'Armée de l'air effectuait une présentation au Salon du Bourget. Il s'agissait de la patrouille acrobatique de la 4^e Escadre qui évoluait avec neuf appareils.

Le capitaine Marias avait eu la chance, après avoir obtenu son brevet de pilote et avant d'être affecté, de faire un stage à l'Ecole de voltige d'Etampes-Mon-Desir, auprès des grands maîtres de l'époque. Ce devait être une motivation importante pour un jeune pilote que cette formation à la haute école.



Vampire.



Les 9 du Bourget.

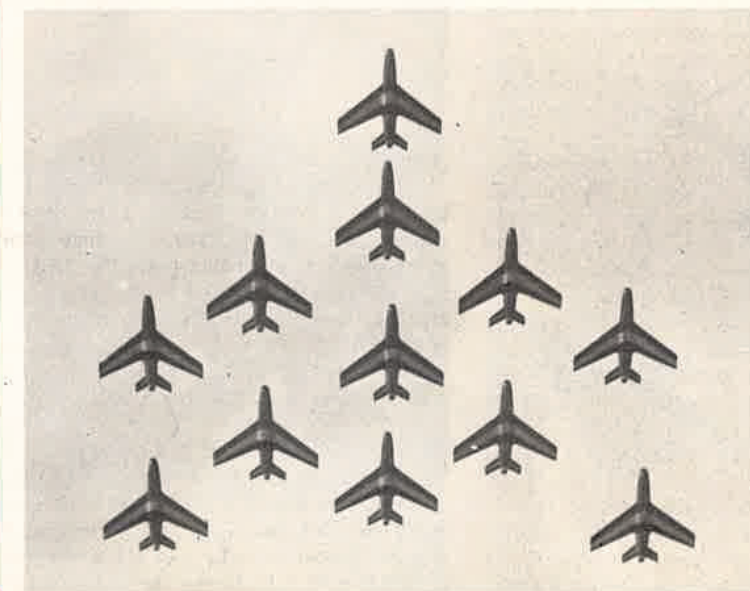
- n° 1. Capitaine Marias.
- n° 2. Lieutenant Choquet.
- n° 3. Lieutenant Mahé.
- n° 4. Lieutenant Grenet.
- n° 5. Lieutenant Gramperret.
- n° 6. Capitaine Cazenave.
- n° 7. Lieutenant Archambeaud.
- n° 8. Lieutenant Faure.
- n° 9. Capitaine Sarabayrouse.



F 84 G.

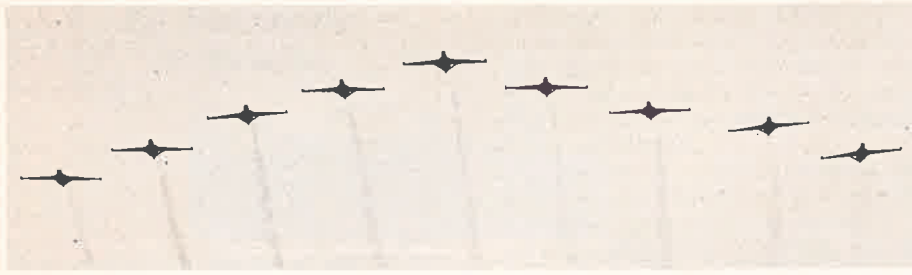


FM



Mystère IV A.





Très grande flèche.

Passage sur le dos en sommet de boucle.



Les mécanos à l'ouvrage avant le départ.

Le geste prime la parole.



Les deux solos en miroir.



Aussi quand en 1951 les meetings nationaux commencèrent à demander des patrouilles, celle de Friedrichshafen se déplaça beaucoup et se fit un peu remarquer au mois d'avril lorsqu'elle rallia sans escale Tunis où elle devait se produire. Comme les Vampire n'étaient pas très riches en carburant, le voyage constituait la limite extrême de l'autonomie.

Les meetings réunissaient patrouilles françaises et patrouilles étrangères. Celles-ci, Skyblazers américains, belges, britanniques sur Gloster Meteor étaient plus professionnalisées ; aussi, au cours de ces rencontres, une émulation certaine se créait entre elles et les patrouilles acrobatiques françaises. Mais l'émulation était encore plus forte entre les escadres et escadrons de l'Armée de l'air nationale. Nous avons déjà parlé de l'image de marque qu'une bonne équipe de voltige pouvait être pour une escadre, il convient d'ajouter que ces rivalités courtoises attisaient les progrès dans les performances et les présentations. Souvent même d'ailleurs une escadre se voyait attribuer les présentations d'une autre. C'est précisément ce qui devait arriver au Salon du Bourget en 1951 où la patrouille à neuf de la 4^e Escadre fut saluée par la presse comme étant celle de la 2^e Escadre !

L'émulation devait jouer à fond pour ce meeting du Bourget. Les patrouilles étaient équivalentes, équipées du même matériel et composée de pilotes ayant la même formation, aussi était-il nécessaire de trouver un biais par où se faire remarquer. Une sélection devait avoir lieu entre la 4^e et la 2^e Escadre pour savoir laquelle enverrait sa patrouille au Salon.

Celle de Dijon se composait alors de sept avions ; le désir de faire mieux conduisit le capitaine Marias à s'adjoindre cinq nouveaux équipiers, ce qui constituait ainsi, pour la première fois, une patrouille à neuf !

L'accord du commandement ayant été obtenu, le capitaine Marias se mit à la recherche de volontaires dans son escadre. Ceux-ci ne manquaient pas et le leader se fit un devoir de les sélectionner un par un. Après de courtes répétitions, au fur et à mesure desquelles la patrouille grossissait, ce fut le départ pour le Bourget. Stationnés à Villacoublay, les neuf se présentaient directement en formation au-dessus du Bourget et retournaient atterrir à leur base de départ. Comme il n'y avait eu qu'un seul entraînement à neuf, on décida de faire une courte répétition avant la présentation. Il y avait alors une forte turbulence : au cours d'un looping, pour lequel la technique était un peu particulière, la patrouille partant avec la plus petite vitesse possible et se maintenant un petit peu sur le dos à une vitesse inférieure à 150 nœuds, ce qui faisait flotter l'avion et rendait les commandes molles, le leader entend à la radio quelques phrases rapides, hachées, incompréhensibles. Il s'informe ; silence... « Ce n'est rien, tout est arrangé... » lui faisait savoir le dernier. Ce n'est qu'au retour que le capitaine Marias devait apprendre que deux avions s'étaient frottés les ailes sur le dos et que cela avait provoqué quelques sueurs froides. Un quotidien écrivait le lendemain : « Un retard d'un dixième de seconde dans la manœuvre eut suffi à provoquer une catastrophe ». Le journaliste ne pensait pas si bien dire !

Cette patrouille à neuf n'eut qu'une assez courte existence. Elle continua à évoluer à Friedrichshafen et dans quelques meetings jusqu'à la fin de l'année 1951, moment où son leader la quitte pour d'autres tâches.

La Patrouille de France

La patrouille acrobatique de la 3^e Escadre de Reims ne devait pas tarder à reprendre le flambeau. Quand le commandant Delachenal y fut affecté en 1952, l'escadre se dotait alors d'un matériel américain F 84 G, appareil plus lourd, plus imposant et un peu plus rapide que le Vampire. Delachenal qui avait l'expérience de la réaction et de la voltige, puisqu'il s'était produit dans divers meetings au cours de l'année 1951, avec sa patrouille dijonnaise de quatre Vampire, dut encore convaincre les sceptiques non seulement que ces avions plus puissants étaient parfaitement capables d'effectuer des présentations acrobatiques comme le Vampire, mais encore qu'on pouvait les utiliser avec efficacité pour identifier et tirer au sol des objectifs précis.

C'est dans un contexte de complète improvisation que la 3^e Escadre fut désignée au dernier moment, en juillet 1952, pour faire une présentation au meeting de Lyon. Malgré l'expérience du commandant Delachenal, la présence et la bonne volonté de ses trois équipiers dont l'un était un ancien de la patrouille d'Etampes, quelques séances d'entraînement, en une quinzaine de jours, ne permirent pas d'affronter à armes égales ces professionnels qu'étaient les Skyblazers qui opéraient pourtant sur le même matériel. Comme jadis la patrouille d'Etampes avait été déclarée hors concours à Zurich en 1938, tant sa prestation surclassait celle des autres, il en alla de même pour les Américains à Lyon, et les coupes furent réparties entre les différentes patrouilles françaises.

On ressentait alors dans les équipes françaises une certaine humiliation et chacun pensait tout bas : « nos pilotes ne sont pas plus « man-chots » que les autres mais il leur manque de l'entraînement ! » La constatation était unanime et le commandant Delachenal décidait « ce jour-là de mettre sur pied pour l'année suivante une patrouille présentable ».

À Reims, les choses avaient changé et les charges d'instruction s'étaient accrues, avec la présence de nombreux jeunes en formation, environ une centaine sur les cent cinquante pilotes que comptait l'escadre. Autant dire que la pratique de la voltige s'en trouvait compliquée, en raison de la très grosse activité aérienne de la journée. Le carburant ne manquait pas et le nombre d'heures de vol allouées par mois et par escadron s'élevait à huit cents heures. À cette quasi plethore venait s'ajouter la présence de jeunes pilotes qui ne craignaient pas se remonter dans leurs avions, à la fin des vols, pour aller faire de la voltige. C'est parmi ceux-ci que le commandant Delachenal en choisit trois récemment sortis de l'Ecole de l'air et formés aux Etats-Unis.

Ayant étudié de près la présentation des Américains les répétitions commencèrent avec une technique parfois assez différente de ce qu'elle est aujourd'hui. Théoriquement, il fallait à l'avion entre 5000 et 5500 pieds pour passer la boucle, ce qui n'était guère compatible avec le souci du spectacle pour le public. Aussi « trichait-on » pour descendre à 4000 pieds, mais en travaillant dans des conditions un peu différentes, c'est à dire que de temps à autre on était obligé d'éviter le plan vertical rigoureux

pour se sortir d'une manœuvre qui autrement eut été dangereuse. De même les éloignements étaient compensés par des virages très serrés qui ramenaient la patrouille face aux tribunes, avec pour objectif de passer devant les spectateurs une fois par minute. Ainsi la technique propre de la figure se trouvait un peu sacrifiée à la technique même de présentation. Le fait pour le public de voir des avions primait sur la qualité aéronautique du pilotage. Un tonneau se terminait sur la troisième tranche ; pour s'enchaîner avec un virage serré qui ramenait la patrouille devant le public, avant qu'elle ne reparte sur un demi-tonneau suivi d'un virage à la sortie duquel s'amorçait une boucle.

C'est avec un programme rodé que la patrouille de la 3^e Escadre allait se voir chargée de l'ensemble des manifestations de la « saison 1953 ». Au début de l'année, en effet, le 1^{er} Commandement Aérien Tactique cherchait à répartir les manifestations aériennes entre les escadres. Celle de Reims se trouvant prête et volontaire obtint ainsi d'être la seule patrouille acrobatique française officielle de l'année.

Les quatre F 84 G qui abandonnaient derrière eux une fumée noire assez polluante, ne portaient pratiquement aucune décoration spéciale, puisqu'ils étaient normalement utilisés pour d'autres missions, si ce n'est des flèches rouges peintes sur les réservoirs des bouts d'ailes. On distinguait encore d'ailleurs la trace des cocardes US.

Les premiers meetings commencèrent et ce fut presque immédiatement la consécration d'Alger au mois de mai. Il suffit de lire la presse pour s'en assurer, malgré une emphase qui donne dans « le grand cirque » ou le « cadre noir » de la voltige aérienne. Il est vrai que Delachenal, tout comme Marias l'année précédente, avait monté une figure très spectaculaire inspirée des Skyblazers. Un éclatement à la verticale aux quatre points cardinaux était suivi au « Top » de quatre retournements qui faisaient se croiser les avions deux par deux avec un décalage de trois ou quatre mètres, ce qui était apparemment au même point pour le public. Cette figure était d'autant plus goûtée qu'elle était réputée dangereuse et interdite aux Américains. La voltige aérienne n'était pourtant pas encore une activité spécialisée. Le lendemain du meeting d'Alger, les quatre repartaient aussitôt pour l'Allemagne afin de terminer les manœuvres avec leurs camarades.

Les meetings se suivirent ainsi que les trophées ; Toulouse, Strasbourg, le Salon de l'Aéronautique du Bourget, Aix, Clermont, Lille et bien d'autres villes virent passer la célèbre « Patrouille de France ». Au total, du mois de mai à la fin du mois de septembre, elle a participé à onze meetings sans compter diverses démonstrations dont l'une se déroula à Salon-de-Provence avec le premier atterrissage d'avions à réaction sur cette base.

Le commandant Delachenal commentait ainsi la présentation, à l'issue de la remise de la coupe d'Alger : « Nous sommes heureux de constater que notre travail a été apprécié au cours de ce meeting et ce non pas exclusivement à des fins personnelles, mais parce que nous avons réussi à prouver (...) que l'aviation française est toujours une réalité tangible. » Si le titre de Patrouille de France réservé à la patrouille de la 3^e Escadre lui a valu pas mal d'observations, il symbolisait quelque chose de

plus que la réussite d'une escadre, à savoir la nouvelle Ecole de chasse française, équipée d'avions à réactions.

Les patrouilles d'escadres.

Il était paru évident au commentateur du meeting d'Alger de donner à la patrouille de Reims le titre de Patrouille de France puisqu'il venait tour à tour de présenter les Américains, les Anglais et les Italiens. Il y a plus que cette circonstance. D'une part, l'Armée de l'air est en pleine rénovation, et d'autre part la reprise de la production aéronautique nationale est sensible.

Les chercheurs français n'avaient pas attendu la fin de la guerre pour étudier les premiers turboréacteurs. Le premier avion français à réaction vole dès novembre 1946, la S.N.E.C.M.A. est créée, et le 9 mai 1950 un appareil français le SOM 2 dépasse la vitesse de 1000 km/h avec un peu moins de trois ans de retard sur le Lockheed P 80 des Etats-Unis qui avait franchi le premier cette barrière.

À la fin de l'année 1953 il ne manquait plus à la Patrouille de France que d'être équipée d'avions d'armes français. Ce fut chose faite en 1954 avec l'Ouragan construit par la Compagnie Marcel Dassault.

Toutefois, étant donné les nouvelles responsabilités du commandant Delachenal qui était devenu commandant d'escadre au Groupe « Navarre » de Reims, étant donné aussi le fait qu'il n'y avait aucune raison de privilégier une escadre plutôt qu'une autre, le commandement décida de faire « tourner » la patrouille et d'en confier la responsabilité tous les ans à une escadre différente.

De 1954 à 1963, quatre escadres vont mettre en œuvre la patrouille de France : Dijon (1954, 1957-1961), Cambrai (1955), Bremgarten (1956), Nancy-Ochev (1962-1963). La 2^e escadre fut choisie la première car elle venait d'être dotée d'Ouragan et comptait parmi ses membres un leader tout désigné, le lieutenant Labaille, puisqu'il avait été l'équipier de Delachenal à l'époque des Vampire dans les années 1950-1951.

Si les patrouilles se limitent au début à de petites formations de quatre ou cinq avions comme c'est le cas de 1954 à 1957, on voit apparaître à partir de 1958 de plus gros dispositifs à sept puis douze avions pendant trois ans. Des restrictions budgétaires réduisent ce nombre à partir de 1962 et en 1963 la formule est restreinte à nouveau à cinq appareils. Notons qu'en 1962 pour la première fois, la Patrouille de France fait ses présentations avec neuf avions.

En 1956 une particularité notable. La Patrouille de France est scindée en deux patrouilles. L'une est mise en œuvre par la 4^e Escadre de Bremgarten et se compose de quatre Ouragan fournis tour à tour par les escadrons « Lafayette » et « Flandre ». Elle est chargée de tous les meetings sur le territoire français. L'autre est ni plus ni moins que la patrouille de 1955, aux ordres du lieutenant Tourniaire, renforcée d'un élément et qui évolue avec cinq Mystère IV A dont la 12^e Escadre vient d'être dotée. Cette équipe reconduite assurera les présentations à l'étranger.

En 1957 commence la belle époque du Mystère IV qui durera jusqu'en 1963. C'est pour la Patrouille de France l'époque de la maturité avec un avion de chasse de pointe et l'apparition



Les pilotes de la PAF 78.



Formation en diamant.



des fumigènes bleu, blanc, rouge. C'est aussi le retour à la 2^e Escadre de Dijon qui va garder la patrouille pendant cinq ans du fait du nombre croissant d'avions qui la composent.

Une émulation certaine allait jouer entre les escadrons lorsque fut désignée la 2^e Escadre. On décida que chaque escadron formerait une patrouille, le leader choisissant librement ses équipiers, et l'entraînerait pendant deux mois, avant une confrontation en champ clos. Le 3/2 « Alsace » l'emporta de justesse sur le 1/2 « Cigognes » que l'on garda en réserve en cas de défaillance. Pendant trois ans, ce qui est un cas unique, le lieutenant puis capitaine Capillon devait en être le leader. Laissons-lui la parole : « C'est très bon d'offrir à toutes les escadres françaises l'honneur de présenter la patrouille de France, mais il faudrait que cette patrouille soit désignée une année à l'avance, que dès maintenant on désigne la patrouille de 1958 et qu'on lui accorde ainsi un an d'entraînement... Le travail n'est payant et spectaculaire qu'à force de répétitions ». Un certain besoin de spécialisation se faisait donc sentir, il fut au moins satisfait dans les faits et le souhait du lieutenant Capillon se réalisa puisque la patrouille restait à Dijon les années suivantes.

A partir de 1959, elle opère avec douze avions en voltige synchronisée, c'est-à-dire en trois patrouilles de quatre. A ses côtés, au meeting d'Alger Maison-Blanche, une autre formation se fait remarquer ; il s'agit de la patrouille acrobatique de l'Ecole de l'Air sur des Fouga Magister, à la grande maniabilité.

En 1961, c'est le chant du cygne des douze Mystère IV A, avec le Salon du Bourget où, après une présentation exceptionnelle, ils effectuent un atterrissage final spectaculaire en trois « box » de quatre réalisant le break final à très basse altitude.

Depuis plusieurs années, en effet, la patrouille de France faisait partie intégrante de la 2^e Escadre et lui était totalement rattachée administrativement et techniquement. Comme la 2^e Escadre de Dijon allait être transformée sur un type d'avion différent, le Mirage III (dont le premier vol remonte à 1958), l'Etat-major de l'Armée de l'air décida de doter la patrouille de France d'un tableau d'effectif particulier et de la transférer à la 7^e Escadre qui continuait sur Mystère IV A. C'est ainsi que le 1^{er} février 1962, la patrouille quittait Longvic-les-Dijon pour Nancy-Ochey, et voyait son effectif diminué à neuf puis cinq avions. De semblables restrictions budgétaires touchaient, à la même époque, les « Diable Rouges » belges qui ne se présentaient plus qu'avec quatre avions.

Pendant presque dix ans la patrouille de France avait servi à faire connaître les matériels français en service (Ouragan et Mystère IV) tout comme les différentes unités qui en étaient équipées. Mais les charges croissantes de l'Armée de l'air dans le cadre des nouvelles missions des armées, les restrictions budgétaires, le vieillissement des Mystères IV A qui ne sont plus représentatifs des matériels en service dans les formations, devaient conduire l'Etat-major de l'Armée de l'air à prendre la décision qui s'imposait, la dissolution de la patrouille de Mystère IV en janvier 1964.

Cette dissolution allait créer une certaine émotion dans les milieux spécialisés à la suite de rumeurs l'assimilant à une véritable disparition. Il n'en était rien. Par lettre message en date du 10 février de la même année, le Ministre des Armées décide : « La patrouille de l'Ecole de

l'Air ayant la charge des présentations en vol dans les différentes manifestations aéronautiques auxquelles cette participation de l'Armée de l'air est accordée, j'ai l'honneur de vous faire connaître que cette patrouille s'appellera désormais patrouille de France ».

Il n'était bien évidemment pas question d'équiper une patrouille acrobatique de Mirage III, non seulement en raison des coûts, mais encore à cause des caractéristiques de l'appareil. Ses performances bi-soniques sont telles qu'elles exigent un volume aérien qui déborde largement le champ visuel des spectateurs pendant un meeting. Or justement l'Armée de l'air disposait d'un grand nombre de Fouga « Magister », avion école, dont la mise en œuvre était moins onéreuse et qui compensait par une grande maniabilité et un cadre aérien d'évolution adapté aux exigences du public, un certain manque de puissance et de bruit.

Comme la patrouille de l'Ecole de l'Air existait déjà depuis plusieurs années et s'était montrée excellente sur ses CM 170, il était naturel qu'elle reprenne le flambeau et conserve définitivement le nom. C'est en 1957 qu'elle était née, au sein de l'Ecole, à l'instigation du général commandant. Déjà avant la guerre, la toute jeune Ecole de l'Air, créée en 1935, avait monté sa propre patrouille acrobatique dissoute par la suite. De 1957 à 1963 elle s'agrandit au fur et à mesure des années et passe de trois appareils à six. Successivement commandée par le capitaine Kerguelen, le lieutenant Angot, les capitaines Chapus et Grand'Evry, elle est composée uniquement de moniteurs de l'Ecole et se trouve représentative de la qualité de l'instruction professionnelle dispensée à Salon. Elle participe alors à de très nombreux meetings nationaux ainsi qu'à l'étranger (Norvège, Grèce, Pays-Bas, Allemagne et Angleterre). En six ans elle a été présente à près de soixante sept manifestations totalisant environ sept mille heures de vol en entraînement, convoyages, démonstrations. Ce ne sont donc pas des néophytes que le général Rouquette libère, en coupant le ruban tricolore, le 11 avril 1964 pour leur première exhibition dans le ciel de Provence.

Plus que jamais la Patrouille de France continuait. Désormais installée à Salon-de-Provence où une unité spécialisée était créée, elle allait être la seule formation à représenter l'Armée de l'air française dans le domaine de la voltige. Face aux patrouilles étrangères qui se professionnalisent de plus en plus, et pour répondre aux exigences particulières de la vie en période de meeting, la spécialisation était devenue nécessaire. Avec celle-ci les spécialités acrobatiques apparurent. Pour la première fois en 1964 est présentée un passage sur le dos de trois appareils au-dessus du public ; bientôt le tonneau en miroir et le virage dos.

Pour lors la patrouille continue à fonctionner avec six appareils. En avril 1966 elle reçoit des Magister flambant neuf dont les possibilités ont été accrues dans le domaine de la puissance avec les nouveaux réacteurs Turboméca Marboré VI, et qui sont dotés d'une installation de radio-navigation ainsi que de fumigènes plus perfectionnés.

En novembre de la même année une autre promotion est décidée ; devant la surenchère en matière de formations de voltige, la France, afin d'accroître le prestige de la patrouille, en augmente les moyens aériens, ce qui la fait passer de six à neuf avions. La saison 1967 voit ainsi

pour la première fois la patrouille acrobatique nationale équipée de neuf Fouga CM 170 Magister, ce qui la place au tout premier rang de la confrontation internationale.

L'année 1971 marque une nouvelle étape. Sans doute en raison de l'euphorie économique qui règne encore, le nombre des avions va s'élever à onze pendant deux ans. De plus la décoration définitive est acquise. L'appareil est peint en bleu France, à l'exception des extrados et des empennages qui restent tricolores ; une flèche blanche court le long du fuselage et sur les bidons de bout d'aile. Désormais l'insigne de l'Ecole de l'Air aux couleurs or et argent n'est plus porté que sur le côté droit du fuselage, tandis que le côté gauche s'orne du nouvel insigne de la patrouille.

La crise économique a raison de la formation à onze appareils. C'est à nouveau avec neuf avions que la Patrouille de France opère depuis 1974, et il semble bien que ce chiffre soit le plus adapté pour les présentations tant par la mobilité que par les formations groupées qu'il permet.

Il est toujours difficile d'établir un bilan d'activités dans un domaine qui tient à la fois de l'aviation militaire et de l'art du spectacle. Bien des choses devraient être prises en compte qui ne sont pas toujours pondérables ne serait-ce par exemple que le plaisir apporté au public. En tous les cas la réputation de notre seule formation acrobatique n'est plus à faire ; elle s'est forgée au fur et à mesure des années.

Quelques chiffres suffiront ici à évoquer cette notoriété. En 1977, la Patrouille de France totalisait 54 000 heures de vol et avait participé à six cent quatre vingt dix manifestations aériennes nationales et internationales. On comprend qu'elle soit accueillie un peu partout comme une véritable ambassadrice de l'aéronautique et de l'Armée de l'air française.

Daniel DOUCET.

La Patrouille de France

