

## ENTRETIEN AVEC UN VOLTIGEUR



**Lieutenant Patrick Paris ;  
Né le 24 septembre 1954 à Toulon ;  
Breveté pilote de chasse en 1974 ;  
Affecté à l'École du pilotage de Cognac en 1975 ;  
Rejoint l'Équipe de voltige de l'Armée de l'air en novembre 1979.  
Chef moniteur : 3 300 heures de vol.**



*Les lauriers de la victoire pour le lieutenant Paris  
(photo J.L. Noël).*

• Parmi vos victoires, laquelle vous a le plus marqué ?

- La médaille d'argent gagnée au championnat d'Europe en individuel. C'était la première fois qu'un pilote de l'Équipe la recevait.

• Selon vous, les qualités d'un pilote de l'EVAA ?

- Toujours volontaire, il doit savoir allier résistance physique à une solide expérience aérienne. Il faut qu'il soit un battant... doté d'un bon caractère, tout en ayant "le couteau entre les dents".

• Comment se passe la sélection des nouveaux pilotes ?

- Après prospection dans ses unités, l'Armée de l'air sélectionne généralement 4 ou 5 pilotes qui, pendant un mois environ, effectuent un stage de sélection sur CAP 10. Ils y découvrent le "vol inversé", la proximité du sol en évolutions qui elles-mêmes ne doivent pas dépasser une stricte hauteur-sol, un domaine méconnu des pilotes "classiques". Ce stage se déroule sous la forme d'une compétition permanente, jugée par les pilotes de l'équipe. Le résultat final détermine le vainqueur, le pilote retenu.

• Quel est le rythme de travail de l'EVAA ?

- Non régulier, il est établi en fonction de la disponibilité des avions, c'est l'exemple du CAP 230 : qui après un court séjour à l'équipe a dû subir diverses modifications.

- Pour notre entraînement, si la météo le permet, nous essayons de faire 2 à 3 vols par jour. Nous nous efforçons de pratiquer régulièrement des sports afin d'acquérir une tonicité corporelle, importante en voltige. Enfin nos études théoriques portent sur tous les sujets du domaine aérien.

• Pris dans le vif de l'action, vous arrive-t-il de songer aux risques ?

- Non, j'ai quelquefois le trac oui, mais le fait de s'entraîner régulièrement et sérieusement limite les risques. Et puis, en vol on n'a pas le temps d'y penser... □

## Reportage

# Une équipe de champions discrets : L'ÉQUIPE DE VOLTIGE DE L'ARMÉE DE L'AIR



Photo EVAA

**Lors du dernier championnat de France de voltige aérienne, à Épernay en septembre 1987, le lieutenant Patrick Paris a remporté le titre national et l'adjudant-chef Claude Bessière s'est classé troisième. Ces deux pilotes appartenant à l'Équipe de voltige de l'Armée de l'air, nous avons voulu en savoir un peu plus sur cette discrète EVAA.**

**Basée à Salon de Provence, cette dernière est l'une des trois équipes de présentation de l'Armée de l'air qu'elle représente comme la Patrouille de France, et l'Équipe des parachutistes Phénix, dans différentes manifestations en France et à l'étranger.**



Photo EVAA

### Le talent discret des voltigeurs

Sans doute la moins connue, elle reste humble. Un contraste s'impose ainsi entre cette discrétion et le saisissant palmarès de ses pilotes qui totalisent : huit titres de champion de France, une place de troisième aux derniers championnats du monde...

"La voltige, nous confie le capitaine **Lebouvier**, chef de l'équipe, c'est reprendre les bases du pilotage et réapprendre à voler avec l'état d'esprit du voltigeur, qui exige une rigueur absolue dans la recherche de la perfection, et dans un cadre bien délimité". En quête d'une constante amélioration des performances, les cinq pilotes (lui y compris) et les trois mécaniciens de l'équipe doivent faire preuve "d'une parfaite connaissance des limites de l'appareil".

Ces pilotes définissent volontiers leur discipline comme "difficile, éprouvante et douloureuse". Difficile, car on estime qu'il faut entre 5 et 10 ans pour espérer un bon classement mondial. Éprouvante, puisque la voltige leur demande des qualités morales et physiques exceptionnelles, associées à un entraînement intensif. Enfin douloureuse, car il n'est pas rare que durant leurs vols ils "encaissent" des accélérations de +9 G à -7 G, en l'espace de quelques secondes.

Pour limiter ces pressions inhabituelles et afin de supporter le "voile noir", défaut d'irrigation sanguine, ces pilotes doivent posséder une structure musculaire solide.

Comme nous le confirme le lieutenant Patrick Paris : "Nous devons me-

ner une vie relativement saine, faire du sport pour rester tonique" et... "nous entraîner régulièrement" précise l'adjudant-chef Claude Bessière, "car attaquer une saison en étant mal préparé est toujours difficile".

Claude Bessière ? Il entame sa 13<sup>e</sup> année au sein de l'équipe et totalise près de 4 500 heures de vol. Ce pilote affiche un palmarès éloquent : quatre fois champion de France (1982, 83, 85 et 86), trois fois finaliste au championnat du monde (1982, 83 et 85). Un habitué des podiums en quelque sorte !

Le palmarès de l'EVAA a d'ailleurs conduit l'Armée de l'air à la dotation d'un nouvel appareil : le CAP 230 qui, succédant au CAP 20S, apporte une amélioration dans tous les domaines de performances. Plus puissant (300 ch contre 260), plus rapide (400 km/h contre 375), il dispose d'une meilleure vitesse ascensionnelle (17 m/s contre 12). Et surtout, il est construit autour d'une nouvelle cellule permettant de subir des accélérations de  $\pm 10$  G, un gage de sécurité pour les pilotes.

Mais ce CAP 230 devra subir quelques modifications supplémentaires afin de répondre totalement aux besoins. L'adjudant Jean-Paul Mondière nous le rappelle :

"Un avion doit être modifié en fonction des exigences de la compétition. Il faudrait pouvoir construire la machine autour du pilote". C'est ainsi que l'EVAA espère bien remporter un titre aux prochains championnats du monde qui, en 1988, se dérouleront au Canada.

Le CAP 230, excellent avion, doit subir encore quelques "modifs" afin d'atteindre des performances optima-

les. Mais c'est d'abord avec de bons pilotes que nous arriverons à faire progresser cette machine et à obtenir de bons résultats en compétition, souligne le lieutenant Paris.

### Un contact permanent

Pour les pilotes de l'équipe, le meeting, ou la "journée portes ouvertes", fait office d'exercice "décontractant", tranchant dans la succession des entraînements et des compétitions. Il s'agit avant tout d'un spectacle.

L'EVAA qui remporte victoire sur victoire est en contact permanent avec les pilotes civils et étrangers qui participent aux "meetings", elle l'est également avec le public. Un contact suscitant bien des vocations, et faisant connaître l'Armée de l'air.

'est également avec le public. Un contact suscitant bien des vocations, et faisant connaître l'Armée de l'air.

### La recherche de la perfection

Cinq pilotes, trois mécaniciens : une toute petite équipe. Ce qui n'est pas sans poser certains problèmes lorsqu'il s'agit de renouveler les personnels. Il faut au nouveau voltigeur, à peu près un an d'entraînement, une année durant laquelle il ne participe qu'à des compétitions, afin d'affiner son pilotage. Durant la deuxième année, il est entraîné au "vol de spectacle", celui des meetings, pour lequel le pilotage est "différent", dans l'esprit et l'exécution. Par suite, il mène de front son "entraînement meeting" (sur une série qu'il a composée lui-même) et son "entraînement compétition".

### La complicité des mécaniciens

Leur rôle est capital en compétition. Leur première tâche est de préparer et de régler l'avion à la demande. Les mécaniciens, "fidèles complices" des pilotes, connaissent parfaitement les appareils. De plus leur présence est à bien des égards réconfortante, car le pilote ne doit douter de rien avant la compétition. D'ailleurs pendant le vol, le "mécano", attend, vibre et transpire, animé par le même esprit de challenge.

La voltige aérienne de haut niveau est effectivement réservée à quelques spécialistes, modestes, n'hésitant pas à consentir des sacrifices pour exercer leur discipline lors des meetings aériens nationaux et internationaux.

Avt **Éric Beracassat**

## RYTHME, ORIGINALITÉ, DIVERSITÉ



La voltige aérienne : volonté, maîtrise et persévérance (photo EVAA).

Une compétition de voltige aérienne comporte une série de quatre épreuves se déroulant dans un cadre d'évolution imposé.

- "L'imposé connu" : le programme des figures à effectuer est publié trois mois avant la compétition, pour permettre aux pilotes de s'entraîner sans relâche.

- "L'imposé inconnu" : c'est l'épreuve la plus délicate, puisqu'elle s'exécute sans entraînement préalable. Le programme des figures n'est trans-

mis aux intéressés que la veille de sa réalisation. Si les figures passent pour être "connues", leurs enchaînements restent secrets jusqu'au dernier instant.

- "Le programme libre" : mis sur pied par chaque compétiteur, il inclut un certain nombre de figures imposées.

- "Le libre intégral" : qui représente à bien des égards le lien entre la compétition et le spectacle, grâce aux différents aspects de la voltige. Seul critère imposé (en dehors du cadre et

de l'altitude) : la durée de la série, limitée à 4 minutes, plus ou moins 5 secondes.

Durant ce "libre intégral", les pilotes doivent présenter des figures nouvelles. Ils sont notés sur le rythme, l'originalité, la diversité, autant que sur le respect des règles de la voltige. Au sol, 9 juges de nationalités différentes notent, comptabilisent, apprécient au fur et à mesure de l'exécution des figures, mais... "en compétition, on pense plus souvent au cadre qu'au jury" reconnaît un voltigeur... □