

Semaine du 13 juillet 2000 -- N°1862 -- Notre Epoque

Vol groupé avec les pilotes de la Patrouille de France

Le ciel est à eux

Jean-Paul Mari s'est envolé avec les as voltigeurs de la célèbre escadrille, qui survolera cette année encore les Champs-Élysées le 14-Juillet. Attachez vos ceintures. Récit



« Surtout ne pas bouger. Ne pas toucher, avec le genou gauche, la petite manette tigrée jaune et noir, nommée «Fragilisation verrière », celle qui actionne un ruban explosif et décapsule le cockpit avant éjection. Ne pas heurter non plus, avec le genou droit, le taquet qui provoque l'ouverture du train de secours. Eviter, avec le coude gauche, la poignée qui libérerait malencontreusement les aérofreins à 600 km/h. S'abstenir aussi de tirer sur la cordelette rouge ventrale qui gonfle aussitôt un énorme gilet de sauvetage. Et ne jamais s'agripper – sauf si la lampe rouge devant moi ordonne « Sautez ! » - à la double boucle au-dessus de ma tête ou à celle de secours, entre mes jambes, qui déclenchent le siège éjectable. Le résultat serait immédiat : deux lanières rappel qui plaquent les jambes pour éviter de les avoir arrachées au passage par le tableau de bord ; un écran plastique qui tombe pour ne pas avoir le crâne fracassé par la verrière ; une fusée sous le fauteuil qui vous propulse vers le ciel et le corps du pilote qui encaisse entre 19 et 22 fois son propre poids (G) pendant une seconde huit dixièmes, avant de flotter, évanoui mais vivant, au bout d'un parachute. Une colonne vertébrale un peu tordue, une tête mal positionnée et c'est la fracture ou la paralysie. A la Cité de l'Air à Paris, il faut d'ailleurs une matinée entière d'exams médicaux avant d'être déclaré « apte siège éjectable ».

Maintenant, on dégouline de sueur, en place de copilote arrière, dans l'étroit cockpit de

l'Alphajet no 5 ; épaules, torse, ventre, mollets sanglés dans des harnais, le corps engoncé dans une combinaison anti-G, un caleçon antifeu, des gants et des chaussons antichoc, un casque et un masque à oxygène. Au bord de la piste, sous le ciel bleu militaire de Salon-de-Provence, des centaines de lapins en liberté attendent l'envol des huit jets tricolores de la Patrouille de France.



« Top... » A la radio, la voix du leader est calme, presque douce mais précise. Les huit Alphajet roulent sur deux rangs, deux « box », aile contre aile, à deux mètres vingt l'une de l'autre. Au sol, ils ont l'air de libellules, insectes précautionneux qui tâtent l'asphalte du bout de leurs antennes. « Top... » Décollage et virage avec un fort mistral plein travers. On écarquille les yeux : les huit appareils ne bronchent pas et se tiennent toujours par les ailes comme s'ils ne formaient qu'un seul oiseau.

Au briefing, ce matin, tout a été fixé : départ piste 06 de Salon, cap nord, vitesse 600 km/h ; altitude de croisière, 1 200 mètres ; direction le mont Ventoux, Fontaine-de-Vaucluse, barrage de Sainte-Croix, verticale Grenoble, virage vers les « Terres froides » du Dauphiné puis Lyon, pour inaugurer par un spectacle acrobatique l'aéroport de Satolas devenu - enfin ! - « Lyon-Saint-Exupéry ». Là-bas, il y a la foule qui attend, des hommes politiques, des discours, des toasts, le protocole... mais pour l'heure, il n'y a que huit avions qui filent à pleine vitesse et caracolent à basse altitude comme une bande de copains en vadrouille. On avale des crêtes rocheuses qui se découpent à l'horizon, on plonge dans des abîmes en suivant des vallées étroites, des cours d'eau, des plaines et des forêts. Et le monde devient beau.



Soudain, devant nous, se dresse la masse du mont Ventoux, haut de 1 909 mètres. La règle absolue du pilotage est de s'élever au-dessus de l'horizon jusqu'à voir le paysage derrière la montagne. Mais le pilote de l'Alphajet continue étrangement à voler droit, au ras du sol, malgré la roche qui s'approche. Au dernier moment, petite traction sur le manche et main sur les gaz, la combinaison anti-G écrase le ventre et les jambes, fait refluer le sang vers le cerveau pour éviter le « voile noir » et le jet se cabre, s'élève, léger comme un hélicoptère pour enrouler la montagne. Alors on comprend qu'avec ce genre d'avion et de pilote tout est possible. Sur l'autre versant, les huit appareils s'égaillent dans l'espace, passent sur le dos, sautent les obstacles, avalent le monde à l'envers, se roulent dans l'océan du ciel comme des dauphins dans les vagues.

Aïe ! des nuages, très blancs, très beaux, très dangereux, de quoi secouer à mort la forteresse d'un 747 ou d'un Airbus. Virage serré, ascension et évitement. Pour l'avion-dauphin, les plus gros nuages ne sont que des vagues à surfer ! Obstacles, crêtes, montagnes, épais cumulus, tout lui est appui. Et on escalade le ciel, fondu dans le grand bleu. Moment de bonheur.

« Vous voulez prendre le manche ? - ... ! ? » La voix de Frank, le pilote aux trois mille neuf cents heures de vol, répète doucement la question : « Vous verrez, l'avion est très franc. » Il a raison. 6 tonnes, deux moteurs, deux tuyères qui peuvent le propulser à mach 0,80 jusqu'à 50 000 pieds, 15 kilomètres de hauteur, une aérodynamique exceptionnelle, aussi manoeuvrant qu'un Mirage 2000 sans les missiles, c'est une merveille ! On ne vole pas, on glisse. Je suis un peu trop bas, 150 pieds, par rapport à la formation. Petit mouvement sur la manette des gaz et l'avion se retrouve à... 300 pieds au-dessus des autres. « Vous voulez faire un tonneau ? - Heu... - Poussez le manche tout à gauche. » Je pousse. Le dauphin roule sur lui-même dans un bruit de soie. « Un autre ? » Un autre. Et le monde défile à nouveau à l'envers. Oublié les sangles, la combinaison, le masque. On est léger, si léger !

« Top... » Lyon-Saint-Exupéry est proche, le travail commence. Chacun connaît son rôle au dixième de seconde près. Le no 1, leader, chef d'orchestre, qui a conçu la « série » et la conduit, soumis à une énorme pression psychologique ; les nos 3 et 4, intérieurs droit et gauche ; le no 2, qui vole sans repères et est appelé « le charognard » parce qu'il deviendra leader l'an prochain ; les nos 5 et 6, places physiquement très éprouvantes, où il faut toujours anticiper les mouvements ; et les nos 7 et 8, les « solos », ceux qui se croisent au mètre près, à 1 200 km/h, pour donner l'illusion d'une percussion en vol.

En octobre 1988, à Ramstein, en Allemagne, le solo de l'équipe nationale italienne a fait une petite erreur de trajectoire, trois appareils se sont accrochés en vol avant de plonger en flammes dans la foule : 70 morts, 400 blessés graves. L'accident... personne n'aime parler de cela sur la base. Mais tous sont obsédés par la sécurité. Les pilotes d'abord, issus d'un parcours hors du commun. Le commandant Dominique Perrier, 33 ans, leader de la Patrouille, n'a pas oublié ses vacances d'adolescent sur le lac de Cazaux survolé par des jets qui lui donnaient le tournis : « J'étais déjà atteint par le syndrome Buck Danny ! » A l'Ecole de l'Air, le terrible examen médical pour entrer dans la chasse exclut la moitié des sortants. D'abord trente heures de voltige aérienne, cent cinquante heures de Fouga Magister et nouvelle sélection d'un candidat sur deux.

« La chasse, pour nous, c'était de l'or ! » Et la Patrouille de France ? « Inimaginable. De l'ordre du rêve. » Une fois breveté, il s'entraîne à tirer au canon de 30 mm sur des cibles tractées dans le ciel d'Arcachon. Nouveau tri impitoyable : les survivants intègrent un escadron de chasse. Dominique Perrier vole sur Mirage F1-C à Reims, devient commandant d'escadrille, décolle

d'Istrana en Italie, survole la Bosnie en guerre, se fait accrocher par un radar de missile sol-air, lui échappe et repart prendre des photos après les raids. Deux mille cinq cents heures de vol appliquées à devenir un ordinateur volant, calme, expérimenté, sûr, prêt à encaisser + 7 G ou 3,5 G négatifs : un pilote hors pair comme l'est chacun des huit membres de la patrouille.

Quarante candidatures, trois élus pour une patrouille qu'on renouvelle par tiers chaque année ; là encore, la sélection est impitoyable, même si le bouton du tir ne déclenche que des lâchers de fumigènes tricolores : « Un ex-chef d'escadrille doit accepter de remettre toutes ses connaissances en question. A raison de dix vols par semaine pendant cinq mois. Pas de "Baron rouge" ici ! Mais des coéquipiers qui doivent gommer leur personnalité pour se fondre dans la seule identité reconnue : la patrouille. Et des hommes capables de communiquer avec le public, de leur parler et de les faire rêver. » Cette année, la patrouille est allée en meeting à Mascate, Bombay, Delhi, Singapour, Manille, Brunei, Kuala Lumpur et Tabuk, en Arabie Saoudite. Formation en diamant, en grande flèche, en Concorde, en Rafale, en Big Nine, croisement à haut risque, les séries provoquent toujours la même fascination dans le public.



« Top... » Maintenant, les huit Alphajet foncent en ordre impeccable, au ras de la piste de Lyon-Saint-Exupéry. Top pour le break. La patrouille éclate dans le ciel comme un feu d'artifice coloré. A l'intérieur de l'appareil qui vire à 180 degrés, tout soudain tremble dans un bruit de TGV qui serait sorti de ses rails. Pendant quelques secondes interminables, le regard se voile, le monde s'obscurcit, le corps rapetisse, écrasé, déformé, au bord de l'évanouissement, et il faut faire un effort énorme pour garder les yeux ouverts sur l'instrument témoin qui affiche... 7 G. A la radio, le contrôleur de l'aéroport, pourtant habitué à voir des machines volantes habiter son espace, ne peut s'empêcher de soupirer : « Dieu que c'est beau ! »

Le 14-Juillet, si vous êtes sur les Champs-...lysées et que vous voyez subitement l'air s'empanacher de bleu blanc rouge... levez la tête et vous verrez peut-être des dauphins dans le ciel de Paris.

Jean.-Paul Mari.