

APACHE AVIATION



- QUI EST APACHE AVIATION ? -

Le dernier venu dans le monde de la démonstration aérienne est le Khalifa Jet Team. A le voir voler, on devine que la patrouille n'en est pas à ses premiers pas. Derrière ses avions tous beaux, tous nouveaux se cache la seule patrouille de voltige professionnelle : Apache Aviation, qui sévit déjà depuis plus de vingt ans. Aux commandes, les pilotes sont des plus expérimentés...

22 ans de spectacle aérien

Apache Aviation va bientôt souffler sa 22^{ème} bougie. C'est Jacques Bothelin qui est à l'origine de ce projet. Afin de proposer un spectacle aérien de qualité, il décide de créer une entreprise, l'objectif étant de disposer de temps et de moyens au service de l'entraînement. Des CAP 10 des débuts, aux jets aujourd'hui, se sont enchaînées les périodes fastes et les périodes délicates. Au rythme des sponsors, des investissements, parfois personnels, au rythme des remises en cause et des projets renouvelés, Apache a su franchir les caps difficiles.



« C'est sans doute une question de chance », nous confie Jacques Bothelin, « mais nous avons toujours

axé notre réflexion et notre travail sur ce qu'attend le public. Nous avons toujours cherché à tisser un lien étroit avec lui : le manque d'interactivité, et parfois de respect, entre les acteurs et les spectateurs du show aérien est un frein à son développement. C'est cette réflexion qui a abouti au tournant majeur de l'équipe. Le PC-7 était un produit déjà éprouvé et le public attendait autre chose. Constat difficile et prise de risque ont abouti à notre nouvelle prestation sur L-39, laquelle semble plaire au public ».

Quel que soit l'appareil employé, le souci de qualité allié à celui de sécurité est permanent. CAP 10, SF-260, PC-7 et aujourd'hui L-39, la démonstration aérienne est une activité exigeante organisée autour du don de soi, et du talent de tous ceux qui permettent aux avions de voler. « Il ne s'agit pas de se faire plaisir en agitant son avion dans tous les sens. L'envie de partager sa passion est le point commun qui réunit chacun des membres du Team ». « On semble l'oublier, mais tout ne se joue pas en meeting. L'intersaison est un moment crucial pour la saison suivante. Tout d'abord, c'est une période propice aux grands travaux sur les appareils. Ainsi, cette hiver, outre quelques rattrapages techniques, des fumigènes ont été installés pour la saison 2003. Mais c'est surtout le temps de la réflexion. En cours de saison, l'embryon de ce que sera le programme prochain est déjà discuté : il faudra donc le mettre en place pour le début des entraînements. C'est aussi à

ce moment qu'on définit et qu'on développe les projets, avec une moindre pression temporelle. Des idées ont mûri, des critiques ont été soulevées, on se connaît mieux. On propose, on compare, on mesure. On envisage alors des choses ambitieuses mais raisonnables, bref réalistes. Cette réflexion est toujours axée sur ce que recherche le public. L'activité d'une patrouille professionnelle ne s'arrête jamais... mais pour ceux qui ont été les acteurs du spectacle aérien de fin avril au mois d'octobre, l'après saison voit le retour à un rythme de vie plus conventionnel : c'est aussi la saison des vacances et le moment de se retrouver en famille ! ».



Apache Aviation, c'est une entreprise de 11 personnes en pleine période. Avec ce qu'il faut de remise en cause et d'évolution, le groupe avance, en forçant parfois un peu le destin : l'avenir n'est pas certain dans le long terme ! La patrouille Rotmann était en son temps un modèle pour Jacques Bothelin. La référence en matière de voltige en patrouille est aujourd'hui le Khalifa jet Team.

Bilan de la 1^{ère} saison avec Khalifa

Septembre 2002, cinq jets survolent l'aéroport de Dijon, plein axe. Breaks successifs, en vent arrière sortie du train... A quelques dizaines de secondes d'intervalle, les appareils touchent la piste. En file indienne les L-39 Albatross rejoignent le parking. Débriefing à chaud. A l'issue de ce qui sera sans doute le dernier entraînement du Khalifa Jet Team pour la saison, Jacques Bothelin nous trace son bilan.



©Marc Hémerly

« C'est en mars 2002 que nous avons signé notre accord avec Khalifa. Nous n'avons finalement eu que

quelques semaines pour monter notre nouvelle patrouille sur jet. Nous avons déjà le projet de faire voler deux L-39, même sans sponsor. Ce fut un véritable challenge que de nous mettre en place rapidement avec 5 avions. Ceci signifiait rechercher 3 Albatross supplémentaires, recruter des pilotes, et donc nous former puis nous entraîner pour définir notre programme. Mais il a aussi fallu gérer la logistique et assurer la maintenance de ces appareils que nous ne connaissons que peu chez nous. Enfin, d'un point de vue plus terre à terre, tout l'aspect administratif (et notamment les statuts), l'aspect promotion, le choix des décors des appareils et de nos couleurs... ont dû être gérés dans les plus brefs délais.



©Christophe Juillard

De mai à mi-juillet, nous avons assuré nos présentations à deux avions, puis à quatre pour la fin de la saison. Nous avons donc rempli nos objectifs. Nos 50 démonstrations nous ont emmenés en Hollande, en Belgique, en Grande-Bretagne et en Suisse ».

Jacques Bothelin sourit, laissant transparaître ses intentions pour la saison 2003 : « C'est un bilan satisfaisant pour une saison de lancement ! ».

Une patrouille de voltige

Ne vous y trompez pas : un pilote ne s'improvise pas équipier d'une patrouille de voltige. Le temps des premiers entraînements est une période de souffrance, non seulement pour tenir sa place en vol, mais aussi au sol. Là, chaque pilote revoit ses actions et cherche à comprendre ses erreurs et à les corriger. Ce phénomène est naturel mais se fait dans la douleur. Certaines images reviennent sans cesse... « J'avais pourtant toute la sauce et j'ai tiré sur le manche... Tu tires dessus progressivement ou d'un seul coup ?... J'ai peut-être un peu anticipé le Top... Je me suis vu m'éloigner mais rien à faire pour recoller... ». Et les anciens sont alors indispensables pour guider les plus jeunes.

François Ponsot est l'un des pilotes de la patrouille. Malgré sa carrière de pilote de chasse, avec à son actif la présentation alpha du Mirage 2000, et quelques meetings aux commandes d'avions anciens, « Ponpon » nous avoue que la transition a demandé de grands efforts. Une première évaluation en vol sur PC-7, en formation serrée et dans des configurations peu habituelles a bien sûr permis de sélectionner des pilotes fiables. Tout le travail

consiste ensuite à accepter de se remettre en question, à accepter d'être à nouveau débutant. *« Bien entendu, on ne doit pas tout réapprendre, nous savons voler. Nous ne savons pas voltiger en patrouille serrée, malgré notre passé de pilotes militaires. Nous devons tout simplement apprendre à piloter autrement ».*



La formation commence par quelques vols en place arrière, jusqu'au vol solo afin d'être transformé sur la machine, en passant par les procédures avions et de secours, la voltige, l'IFR... *« A raison de 2 vols par jour, nous avons appris la patrouille serrée, avec Philippe Laloix, qui était déjà là du temps des Pilatus, en place arrière. Nous avons du faire de gros efforts pour arriver à tenir nos repères. Petit à petit nous avons pris de l'aisance. Mais lorsqu'on passe à 4 avions, ce n'est plus la même chose. Nous ressentons une pression physique terrible. L'entraînement répété nous permet de tenir plus facilement en place et nous pouvons alors par moment décentrer notre attention et donner plus dans les moments délicats ».*



©Christophe Juillard

Tout au long de la saison, le programme de l'année suivante était déjà en gestation. Les figures, les enchaînements étaient déjà définis : Jacques Bothelin en donne la couleur, Philippe Laloix donne un avis technique. Mais chacun a voix au chapitre et le leader ne partira que si chaque élément du programme est accepté par chacun des équipiers. D'ailleurs, au fil de la saison, les vols de liaison ont parfois servi à essayer de nouvelles figures ou configurations de vol ! Quoi qu'il en soit, Jacques

Bothelin garde en permanence le souci de la sécurité et chaque nouvelle proposition répond à des critères stricts.

En 2003, les avions seront équipés de fumigènes. La musique fera probablement partie de la mise en scène, si les moyens sur place le permettent. Une évolution possible reste l'intégration du 5^{ème} avion spare dans le dispositif. Quant aux figures elles-mêmes, les idées ne manquent pas, et, l'aisance et la maîtrise du L-39 acquises d'une présentation à l'autre laissent présager une démonstration impressionnante. *« A ceci s'ajoute le plaisir de côtoyer et de se rendre disponible pour un public de passionnés qui nous fait partager ce qu'il ressent. Voler de cette manière fait de moi l'homme le plus heureux du monde ! »* conclut Jacques Bothelin.

La patrouille propose un programme de voltige des plus agréables aux yeux du public. La grande cohésion d'une équipe dévouée, alliée à un entraînement professionnel, et la notion de spectacle aérien omniprésente, voilà ce qui est à l'origine du succès de la Patrouille Apache.

En plus de deux décennies de démonstration en patrouille, Apache a toujours su tenir ses engagements de qualité. La patrouille en constante évolution est devenue LA référence dans son domaine.

N'hésitez pas à aller les voir en meeting, la prestation vaut le détour !