

APACHE / BREITLING JET TEAM



- Prêts pour le meeting -

Le Breitling Jet Team côtoie aujourd'hui les grandes patrouilles nationales. Réputée depuis longtemps pour sa rigueur et la qualité de ses présentations, l'équipe de Jacques Bothelin mène désormais 5 L-39 d'un meeting Européen à l'autre. Et devant le spectacle proposé, il est dur d'imaginer que les pilotes et mécaniciens ne disposent pas des moyens de leurs homologues militaires. En effet, la singularité du groupe est son statut d'entreprise civile.

Nous vous proposons de découvrir hors meeting l'esprit d'équipe et l'investissement qui font la réussite de la patrouille.

Mise en place du programme

Le programme du Breitling Jet Team est techniquement plus simple que celui de ses homologues : les grandes patrouilles militaires. Disposant de moyens moindres, d'un temps d'entraînement plus réduit, et d'appareils moins performants que l'Alpha Jet par exemple, l'équipe mise sur d'autres facteurs pour séduire son public... avec succès !

Philippe Laloix (pilote) : « Le programme débute habituellement par un décollage 3 + 2 suivi d'un rassemblement. Le leader nous présente face public et nous entamons une séquence de 8 minutes de travail en patrouille à base de boucles et de barriques, et comprenant plusieurs changements de formation : cerf-volant, grande flèche ou canard. La bombe marque le début de la synchronisation, une phase particulièrement dynamique : travail solo, percussions, croisement 4 + 1, le célèbre Apache Roll. Nous rassemblons enfin pour l'éclatement final. La présentation bénéficie d'un accompagnement

musical ainsi que des commentaires de l'un d'entre nous. »



Le programme est une évolution logique de celui des années passées. L'intégration d'un 5^{ème} appareil présente de nombreux avantages esthétiques et

dynamiques, profitables à la qualité du show. L'entraînement a débuté en mars, avec pour objectif l'enrichissement du schéma 2003 et la formation d'un nouveau pilote. La principale difficulté réside dans la voltige en formation serrée, pénalisée par les faibles performances du L-39. Les vols n'ont alors lieu que dans les meilleures conditions afin de rendre l'entraînement le plus efficace possible. La 1^{ère} démonstration qui a eu lieu mi-mai à Orange a été tout aussi bien ressentie du public que des autres démonstrateurs.



© Sven de Bevere

« A chaque vol, nous tenons compte des éléments à parfaire. La vidéo, l'avis éclairé de notre commentateur, et notre propre analyse à chaud, sont essentiels à chaque vol. Nos figures ne sont adoptées que sur consensus entre nous. Il est nécessaire que nous soyons tous à notre aise dans l'exécution du programme. Nous faisons preuve de la plus grande honnêteté et n'hésitons pas à confier nos difficultés ou échanger nos impressions. »

Et Philippe Laloix de conclure : *« Pour qu'une patrouille vole bien, le plus important c'est l'esprit d'équipe. Investissement, franchise, entraide, sont les garants de la confiance mutuelle qui s'est instaurée entre nous. En découle, à titre personnel, une ambiance de travail exceptionnelle – qui fait que nous ne comptons pas les heures ! -, et en conséquence un spectacle sûr et de qualité. »*

Quelques nouveautés

Cette année, Jacques Bothelin et son équipe ont opté pour quelques nouveautés afin que le public apprécie encore plus la présentation. Une partie du programme se déroule en musique, comme au temps des Pilatus, ajoutant une dimension au spectacle. La fluidité des évolutions ferait oublier qu'il y a des pilotes aux commandes des L-39 et qu'ils fournissent de nombreux efforts et subissent des facteurs de charge pour réaliser des figures les plus esthétiques. A cela s'ajoutent les commentaires de Charles Féraud.

« Les meetings aériens attirent un très large public, du simple curieux, à l'amateur averti, voire au professionnel de l'aviation. Le commentaire a ce double avantage qu'il permet aux uns de découvrir et

de comprendre le travail de la patrouille, tout en renseignant les autres sur des points plus techniques. Je suis finalement un guide. Connaissant le programme, j'invite les gens à regarder là d'où vient l'action. Evitant ainsi l'effet de surprise, ils sont plus à mêmes d'apprécier la présentation de l'équipe. »

Les commentaires de Charles Féraud tiennent bien sûr compte des questions du public : qui sont les pilotes ? Quelles sont les origines de l'équipe ? Quelles sont les performances de l'avion ? Quelle distance les sépare?... Et bien entendu Charles Féraud reste à l'écoute des curieux ; sa formation de pilote de ligne lui permet de répondre à tout type de question. *« Certaines prêtent à sourire, mais je prends mon rôle très à cœur et je réponds toujours avec plaisir... Non, bien qu'étant à l'origine un jet militaire, le L-39 ne possède pas de mitraillettes dans les ailes ! Les 2 sondes intriguent souvent les plus jeunes ! »*

Le commentateur est noyé dans le public ; une place privilégiée lui permettant de « prendre la température ». Ses interlocuteurs sont souvent impressionnés et ont le sentiment d'une prestation facile, du fait de sa souplesse accentuée par la douceur de la musique. Ou au contraire, ils se montrent sensibles au rythme soutenu de la partie dynamique. *« Les 17 minutes de la présentation laissent systématiquement un bon sentiment. Le programme en lui-même, mais également tout ce qui est autour et permet au public de savourer au mieux le spectacle, sont la clé de l'accueil chaleureux que nous recevons... le fruit du travail de chacun d'entre nous en somme ! »*

Aux commandes du 5^{ème} appareil

Le team ayant intégré un 5^{ème} L-39 (un 6^{ème} servira de spare), un nouveau pilote a été recruté. Patrick Marchand comme ses équipiers était pilote de chasse, l'unique profession donnant les compétences de pilotage nécessaires à une formation rapide à la voltige en patrouille. Ayant assuré la présentation bravo du Jaguar au sein des Raffin Mike, Patrick Marchand reste humble :



© Sven de Bevere

« Intégrer le Breitling Jet Team, c'est accepter une remise en cause majeure. J'ai tout d'abord découvert un nouvel avion dont les deux difficultés résident dans le délai de réaction de ses réacteurs, qui manquent de surcroît de puissance, et dans l'absence d'assistance sur les commandes de vol rendant le pilotage sportif ! Mais l'enjeu majeur n'est pas la seule maîtrise de sa machine. C'est un métier nouveau que j'ai appris : celui de la voltige en patrouille dans le cadre d'un show synchronisé. »



Cette activité ne tolère pas d'erreur, notamment pour d'évidentes raisons de sécurité : les 5 appareils n'évoluent qu'à quelques mètres les uns des autres et à grande vitesse. Il faut également être un peu virtuose pour tenir sa place en toute situation. Patrick marchand nous confie avoir beaucoup appris en volant en back-seat, notamment la manière d'appréhender la proximité surprenante, voire oppressante des ailiers. La pratique et l'investissement font le reste.

« J'occupe les places d'extérieur gauche et de second charognard. Selon du sens des figures, je suis souvent en recherche de puissance pour rester en place. Nous réalisons un travail de précision - ce qui est un peu paradoxal devant les efforts que nous fournissons sur le manche - et même si nous anticipons sur les gaz, nous sommes parfois en souffrance pour tenir notre position. Lorsque nous ne pouvons pas masquer notre retard momentané, nous annonçons « ça tire ». Cette phrase, qui ne fait pas partie de la musique habituelle, fait monter la vigilance de chacun d'un cran. Une régulation imperceptible du leader et le passage n'a souffert d'aucune imperfection. »



Le leader est la clé de voûte de la démonstration. Chaque équipier tient ses repères par rapport à lui, y compris les extérieurs malgré les intérieurs intercalés (par rapport auxquels les extérieurs contrôlent leur position). On évite ainsi les vagues, quand les fluctuations de positionnement s'ajoutent. Et Jacques Bothelin s'avère un leader exceptionnel aux dires de ceux qui ont le plaisir de voler dans son aile. Ses trajectoires sont propres, toujours centrées malgré le vent, les nuages, et même dans des reliefs délicats tels qu'en Suisse ! Jacques Bothelin est également un leader d'exception, puisque bien que civil à 100%, il est sans doute le plus capé des pilotes de patrouille acrobatique !

Mais tout ne se passe cependant pas envol. Patrick marchand insiste : *« Nous sommes une petite entreprise (12 personnes), avec un minimum de personnel et de moyens pour un résultat maximum. La clé réside dans le fait que l'action de chacun joue directement sur notre efficacité. En arrivant chez Apache, j'ai intégré une équipe soudée et habituée à travailler ensemble depuis des années. Nous sommes désormais 12 à fonctionner de concert, toutes fonctions confondues, en n'hésitant jamais à mettre la main à la pâte pour nous entraider. Et puisque nous en ressentons directement les effets, notre investissement à tous va de soi. »*

Côté mécanique

Lorsqu'on leur dit « sans mécanicien, pas de présentation », les mécaniciens répondent « s'il n'y a pas de présentation, nous n'avons pas de raison d'être ». Le lien qui unit mécanos et pilotes est privilégié, et réciproque !



Antoine Edel est arrivé en même temps que les L-39 : *« Issu de la mécanique automobile, puis de l'aviation d'affaires, j'ai saisi l'occasion de rejoindre Apache Aviation qui venait de trouver un sponsor et recevait le premier L-39. Personne ne connaissait la machine, alors nous nous sommes plongés dans les manuels et mis en application ce que nous y avons appris. Nous avons également bénéficié de 2 stages sur le type. A la pratique, le L-39 se révèle un avion plutôt bien conçu. Quelques pannes surviennent bien sûr, souvent la climatisation et l'hydraulique ou l'APU, mais nous essayons de les anticiper. Mais c'est également un avion qui demande une attention*

permanente et de nombreux contrôles, ne serait-ce que pour resserrer quelques vis ! »

Christophe Juillard d'ajouter : *« Nous assurons, en hiver autant que possible, l'entretien de l'avion jusqu'à la visite des 50 heures. Pour nous, rustique est synonyme de simple. Autrement dit, moins il y a de systèmes, moins il existe de pannes potentielles ! Nous finissons par connaître les points faibles et les particularités de chaque appareil et nous dépannons parfois par habitude. Le mot d'ordre reste évidemment le soin et la rigueur. »*



En saison, les semaines sont parfois courtes pour les 2 mécaniciens, épaulés régulièrement par Charles Féraud, et par d'autres membres de l'équipe si nécessaire. Les 5 avions – le spare n'étant pas encore arrivé – doivent voler le jour J. Sur les meetings, une caisse à outil, quelques pièces de rechange pour parer aux pannes courantes et un petit groupe de parc... Et si ce petit nécessaire n'est pas suffisant, c'est le système D sur place, voire le retour à Dijon pour se procurer l'équipement voulu. En cas de coup dur, il y aura toujours les autres membres de l'équipe pour prêter main forte.

Antoine Edel nous confie : *« Nous n'avons aucun secrets les uns pour les autres et les échanges sont permanents. Ils participent à sceller notre confiance réciproque. Ceci concerne le domaine aéronautique évidemment, avec le bilan des machines par les pilotes dès l'atterrissage par exemple, mais aussi les éléments personnels qui pourraient affecter notre travail. Nous nous connaissons par cœur et nous savons que nous pouvons toujours compter sur les autres. Entre les responsabilités qui nous incombent et les véritables liens d'amitiés qui se sont tissés, nous travaillons véritablement en symbiose. »*

L'esprit de rigueur et de perfection de Jacques Bothelin a porté sa patrouille au niveau des grandes patrouilles nationales. Et si les 5 élégants L-39 sillonnent l'Europe avec la reconnaissance du public, c'est sans doute parce que toute l'équipe se donne sans compter pour lui dédier chaque présentation.

Au-delà de la chance offerte à chacun d'eux de faire partie de la seule patrouille acrobatique civile au monde volant sur jet, le Breitling Jet Team restera pour ses 12 membres une exceptionnelle aventure d'aéronautique et d'amitié.



L'équipe net-aviation