



C'est en 1931 que fut créée la Patrouille d'Étampes à l'initiative d'un groupe de moniteurs de l'école de perfectionnement au pilotage (EPP) d'Étampes-Mondésir. C'est ainsi que naît la première patrouille militaire française évoluant sur Morane-Saulnier 230, sous les ordres du Cne Edouard Amouroux, avec comme équipiers les A/C Carlier et Dumas. Le 10 mai 1931 à Orly a lieu un de leurs premiers meetings à l'occasion de l'arrivée du tour de France aérien. Quinze jours plus tard, le 25 mai, la Patrouille fait une exhibition lors des journées nationales de l'air à Vincennes. En août, la Patrouille d'Étampes fait admirer son adresse aux spectateurs belges lors du meeting de Deurne-Anvers. Les résultats sont si brillants que cette patrouille est désignée pour participer aux meetings nationaux et internationaux. En 1933, suite au départ en Extrême-Orient du Cne Amouroux, le Lt Fleurquin en prend la tête, avec comme équipiers l'A/C Carlier et l'Adj Cressaty. Le 18 juin 1933, la Patrouille se déplace à Nancy en compagnie des patrouilles belge et suisse. En 1934, les meetings se multiplient, le 18 juin à Nancy, le 23 juin à Buc, le 14 juillet à Bourges, le 29 à Lyon, le 19 août à Dunkerque, le 26 à Blois, à Strasbourg

En haut: Vol dos des cinq MS.225 au cours de l'année 1935 au-dessus de l'étang de Berre. (Photo DR, coll. J-J Petit)

Le Cne Amouroux, créateur de la fameuse Patrouille d'Étampes en 1931, pose ici à côté de son Morane-Saulnier 230 n° 138. (Photo J. Goudenége)

le 1<sup>er</sup> septembre, le 23 à Château-Thierry, le 30 septembre à Nancy et le 7 octobre 1934 à Angoulême. Malheureusement, le 20 mai 1935 lors du meeting d'Orly, l'A/C Carlier heurte l'appareil de son chef de patrouille, déséquilibré son appareil s'écrase au sol et l'A/C Carlier décédera dans l'ambulance qui le transporte à l'hôpital. Au cours de l'année 1935, les Morane-Saulnier 230 sont remplacés par cinq MS.225. Le Lt Fleurquin en profite pour renouveler l'équipe de ses pilotes : l'A/C Doerner, le S/C Perrier et



Grandperret, Archambeaud et Fauré. Le 1<sup>er</sup> juillet 1951 les Ave Marias avec 9 Vampire sont présents au meeting du Bourget en compagnie de la patrouille de la 2<sup>e</sup> escadre. Lors de la manifestation aérienne de Nice le 9 septembre, la patrouille est confrontée aux Skyblazers américains et aux Météor anglais. Le 17 novembre, le Cne Marias passe le commandement de la patrouille au Cne de Premorel. Le 7 février 1952 un drame survient lors d'un entraînement : deux Vampire entrent en collision et tombent aux abords du terrain de Friedrichshafen, entraînant la mort des Lt Choquet et Mahé. Cet accident marque la fin de la patrouille acrobatique de la 4<sup>e</sup> escadre de chasse. Le dernier adieu des Ave Marias a lieu le 4 mai 1952 lors du meeting de Casablanca avec quatre appareils.

Enfin la 3<sup>e</sup> escadre de chasse de Reims forme en 1952 sa patrouille acrobatique sur Republic F-84G Thunderjet sous les ordres du Cdt Delachenal qui en 1950 en avait fondée une au sein de son escadron de chasse 3/2 Côte-d'Or, plus ou moins clandestinement. Cette patrouille participa aux meetings d'Oran le 27 avril, de Casablanca le 4 mai, de Marseille le 8 juin et de Lyon le 6 juillet 1952 où l'on déplora la perte de Maryse Bastié lors de l'accident du Noratlas n° 02.

À noter aussi la participation à de rares meetings de la patrouille de la 5<sup>e</sup> escadre de chasse d'Orange le 14 juin 1953 à Toulouse, le 28 juin à Strasbourg et le 13 septembre à Clermont-Ferrand.

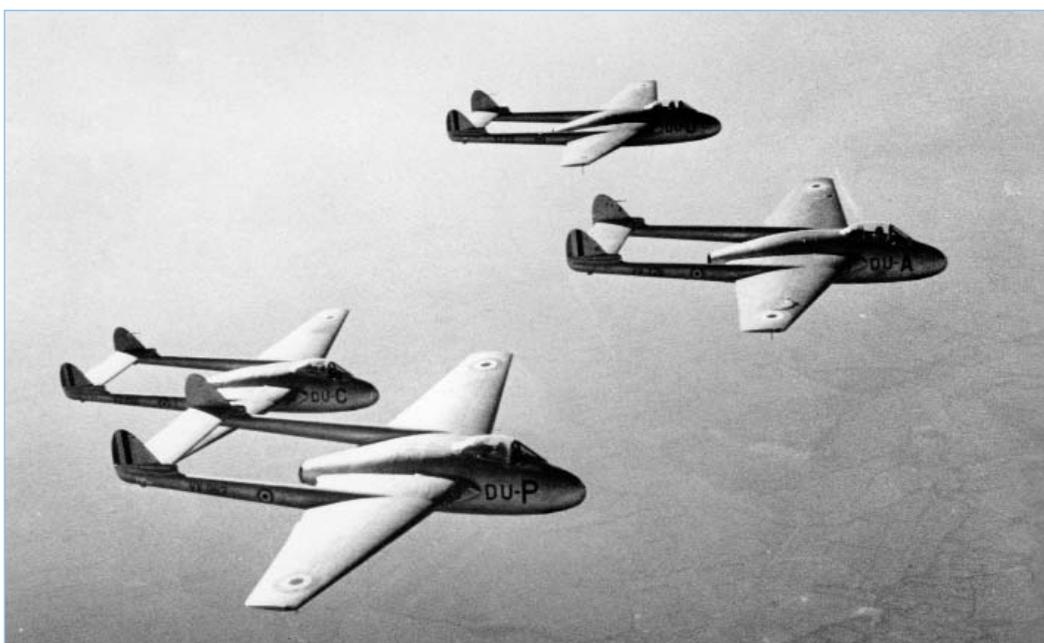
En 1953, la 5<sup>e</sup> escadre monte une patrouille acrobatique (Cdt Charles leader et Cdt en second de l'escadre, Sgt Chauvet à droite, Sgt Golain à gauche, et S/Lt Camus comme charognard). Les entraînements débutent le 10 juin 1953. Notre premier meeting se déroule à Toulouse le 14 juin 1953 et l'ultime le 13 septembre à Clermont-Ferrand.

**Jean-Paul Chauvet**



Magnifique vue en couleur du Vampire Mk V n° 10057 4D-P de l'EC 1/4 Dauphiné. (Photo DR, coll. S. Guillemain)

Départ des installations de la base aérienne de Reims du F-84-G c/n 5110814 pour un vol d'entraînement voltige en 1953. (Photo DR, coll. S. Guillemain)



Quatre Vampire Mk V de l'EC 3/2 Côte d'Or avec les VX962 DU-P, VV726 DU-A, VZ220 DU-C et le VZ221 DU-D en décembre 1950. (Photo DR, coll. S. Guillemain)



MD.450 n° 312 F-UGUY de l'EC 3/4 Flandre du Lt Bretagne, leader de la PAF 1956, on remarque la manière dont est peint l'indicatif radio sous les ailes.



Ouragan n° 251 de la PAF 1956 portant à l'avant du fuselage l'insigne de la N124, son escadrille d'origine.



Le 19 février 1957 je débute l'entraînement en voltige patrouille puis le 28 par un entraînement patrouille acrobatique. Le Lt Capillon, notre leader, était un très bon pilote et très souple dans ses manœuvres lors des évolutions. À partir du 1<sup>er</sup> mars, on commence les entraînements acrobatiques en box. Le premier meeting de la saison a lieu à Lahr le 14 avril 1957 à l'occasion du congrès de la Chasse. Le 1<sup>er</sup> et le 2 juin 1957 nous avons effectué deux démonstrations lors du salon du Bourget 57. J'ai le souvenir que cela n'a pas été une réussite car nous n'étions pas bien rodés en ce début de saison. Le 11 juillet nous décollons en direction de Cambrai, après une escale pour la nuit nous prenons au petit matin la direction de Manston. Peu après le décollage on effectua le vol à basse altitude du fait du mauvais temps jusqu'aux falaises de la côte anglaise. À Manston un Canberra nous a emmené en patrouille jusqu'au terrain de Gaydon qui était la base du bombardement Vulcan et Valiant afin de participer au meeting de Coventry.

**Roland Joulia**

Le Sgt Joulia, avec le Cne Castagnos et l'Adj Legros, effectua le plus grand nombre d'années sur Mystère IV au sein de la Patrouille de France avec quatre saisons. (Photo R. Joulia)



Au point d'attente, les appareils de la patrouille du Lt Capillon attendent l'ordre de la tour de contrôle pour pouvoir lâcher les freins et ainsi exécuter leur démonstration lors du Bourget 1957. (Photo ECPAD)



Début 1957 le commandant de la 2<sup>e</sup> E/C, le Cdt Souviat, reçut l'ordre de l'état-major de l'armée de l'Air (EMAA) de former une patrouille acrobatique. Il convoqua les trois commandants d'escadron pour qu'ils forment chacun une patrouille. La meilleure serait retenue pour former la nouvelle Patrouille de France 1957. À l'époque j'appartenais à l'EC 1/2 Cigognes et notre patrouille était composée par le Lt Castagnos (leader), Sgt Marras (charognard), Sgt Tousche (équipier gauche) et du Slt Leoven (équipier droit). La patrouille de l'escadron 3/2 Alsace du Lt Capillon fut donc retenue pour représenter l'armée de l'Air, le Lt Castagnos quant à lui fut choisi pour effectuer les démonstrations solo de la Patrouille. Tandis que nous effectuions le défilé du 14 juillet 1957 au-dessus de Paris à quatre (Lt Castagnos, Slt Leoven et les Sgt Marras et Tousche), le Lt Capillon se produisait à l'étranger. En meeting, lorsque le Lt Castagnos réalisait le passage du mur du son, le Lt Capillon s'arrangeait pour passer devant les gradins lors du fameux bang supersonique pour impressionner la foule.

**Roger Marras**

Le Sgt Marras fut désigné pour intégrer la patrouille du 1/2 Cigognes afin de déterminer quel escadron de la 2<sup>e</sup> escadre était le plus apte à présenter la Patrouille de France. (Photo R. Marras)





Pas une fameuse photo, mais on voit le Fouga AX/13 avec les bidons décorés, ainsi que les casques des pilotes de couleur dorée. Séance photo effectuée en mai 1957, les deux autres Fouga étaient les AY/14 et UN/34 sans décoration ! (Photo DR via J-J Petit)



Le Fouga AX/13, cette fois-ci saisi en vol en septembre 1957. (Photo armée de l'Air via J-P Tedesco)



1959

Pour des raisons inconnues (peut-être le départ du leader pour un autre poste), il n'y a donc pas de présentations de la Patrouille de l'École de l'Air en 1958. Elle redémarre avec quatre Fouga en 1959, commandé par le Cne Angot. Ses équipiers sont les deux pilotes de 1957 plus un nouveau, l'A/C Perret. Les bidons des



Les pilotes de la saison 1959 avec de gauche à droite : Cne Angot, S/C Roger, Adj Rouchon et Adj Perret) et leurs Fouga : AJ/150, UM/135 et AW/97 (le UK/136 est devant les pilotes). (Photo armée de l'Air via C. Bavard)

Trois des quatre Fouga de 1959 : UG/136 (Cne Angot), UL/150 (S/C Roger) et UD/135 (A/C Rouchon), il manque le AW/97. (Photo armée de l'Air via J-L Gaynecoetche)

avions portent le même motif qu'en 1957, mais cette décoration évolue en cours d'année, probablement à l'occasion du Salon du Bourget les 20 et 22 juin, avec l'apparition de bandes obliques bleu-blanc-bleu bordées de jaune à l'avant du fuselage. La Patrouille effectue trois longs déplacements à l'étranger :

- la Norvège au mois de mai ;
- l'Afrique du Nord en octobre (Alger le 4 et Oran le 18) ;
- la Grèce en novembre, avec un départ de Salon le 2 et escales à Ajaccio, Rome et Brindisi pour une arrivée le 4 à Athènes, où une démonstration est faite





## La Patrouille de France



Le premier schéma porté par les Fouga de la PAF, avec le UA/173 comme leader - début 1964. (Photo armée de l'Air via S. Guillemain)

1964

Les pilotes de 1964 : Cne Grand'Eury, Lt Perret, A/C Rouchon, Adj Abadon, Adj Combes, Adj Bacharan et Adj Roger - photo "piège" car les pilotes sont photographiés devant un Fouga de la saison... 1965 (nouvelle décoration)! (Photo armée de l'Air via J-L Gaynecoetche)

La PAF est donc créée avec six Fouga le 20 février 1964. À nouvelle patrouille, nouveau leader, le Cne Grand'Eury a la charge et l'honneur de "nationaliser" la Patrouille de l'École de l'Air. Les fumigènes tricolores apparaissent et le bleu semble poser quelques problèmes puisqu'un des équipiers (droit extérieur) rentre d'un vol d'entraînement en ressemblant à un "schtroumpf" (personnage de BD né du talent du dessinateur Peyot)! La fumée est passée dans le système de pressurisation car le produit est très corrosif et les circuits et réservoirs, prévus à l'origine pour l'huile, ne résistent pas. Ils seront remplacés en 1965 par des réservoirs en inox, ce qui résoudra le problème. Deux nouvelles figures sont incorporées au programme : une boucle de front à 5 avions (les appareils sont alignés côte à côte, réalisation difficile due notamment à l'aile droite du Fouga) et le tonneau en miroir à deux (dit "bozniak"). Une autre figure ne fut présentée qu'une seule fois,

le passage de 5 avions en flèche sur le dos. Le résultat ne fut pas celui escompté par le Cne Grand'Eury et interdiction fut faite de recommencer!

La première démonstration se déroule à Salon-de-Provence le 11 avril 1964 en présence du général Roquette, commandant les Écoles de Salon. À noter que la répétition de la veille avait été faite en présence du chanteur Gilbert Bécaud, un parrain (officieux) en quelque sorte. Les déplacements vont s'enchaîner de ville en ville, Angers le 10 mai, Burbach (RFA) le 18 mai, Nice le 24 mai, l'ouverture du concours de l'Eurovision et Cannes le 31 mai, Lorient le 7 juin, Blois le 14 juin, Nîmes le 19 juin, Bristol le 20 juin, Montceau-les-Mines et Darois le 21 juin, Bruxelles les 27 et 28 juin (meeting de l'Otan), Metz le 5 juillet (avec les Red Pelicans), le défilé du 14 juillet à Paris, Saint-Nazaire le 19 juillet, Coventry le 1<sup>er</sup> août, Saint-Malo le 2 août, Cologne (RFA) le 23 août,



1971

Le Fouga 536 non codé, comme le reste de la Patrouille... pas eu le temps de peindre les codes! Cet appareil sera codé VE un peu plus tard, fin 1970 début 1971.  
(Photo Maurice Larrayadiou via S. Guillemin)



L'insigne de l'École de l'Air porté côté droit des Fouga de la PAF, 1971.  
(Photo Sirpa Air via J-L Gaynecoetche)



Le casque des pilotes en 1971.  
(Photo Sirpa Air via J-L Gaynecoetche)

Effets notoires pour l'année 1971, la Patrouille passe à 11 avions (elle restera dans cette configuration jusqu'en 1973) et les Fouga deviennent tout bleus, avec des bandes tricolores sur les ailes ainsi que les papillons "recto-verso". Une bande blanche court le long du fuselage et sur les bidons et une flèche de la même couleur orne le dessous du fuselage. Les insignes gauche et droit sont identiques à 1970, comme d'ailleurs la position du code et du numéro. Les entraînements reprennent tellement vite que la mécanique n'a pas le temps de peindre les codes!

Le Cne Pages reste leader en cette année où il n'y a pas d'autres événements marquants si ce n'est un déplacement en Corse le 30 avril pour la commémoration de Camerone à Aubagne. Les légionnaires laissent le personnel de la PAF quelque peu "fla-

gada" à la fin des agapes qui suivent! La Patrouille de France croisera également dans ses pérégrinations de 1971 les Blades britanniques sur Jet Provost et les Slivers belges sur F-104G. L'auteur a assisté à quelques entraînements des deux pilotes belges lors d'une campagne de tir avec son escadron (EC 1/2 Cigognes) à Solenzara... réellement impressionnant et pas seulement le vol en lui-même où il n'y avait pas à proprement parlé de normes de sécurité (vous n'en saurez pas plus, il n'y a pas prescription!). Souvenir encore très vivace, "séquence émotion" comme le disait un présentateur télé célèbre!



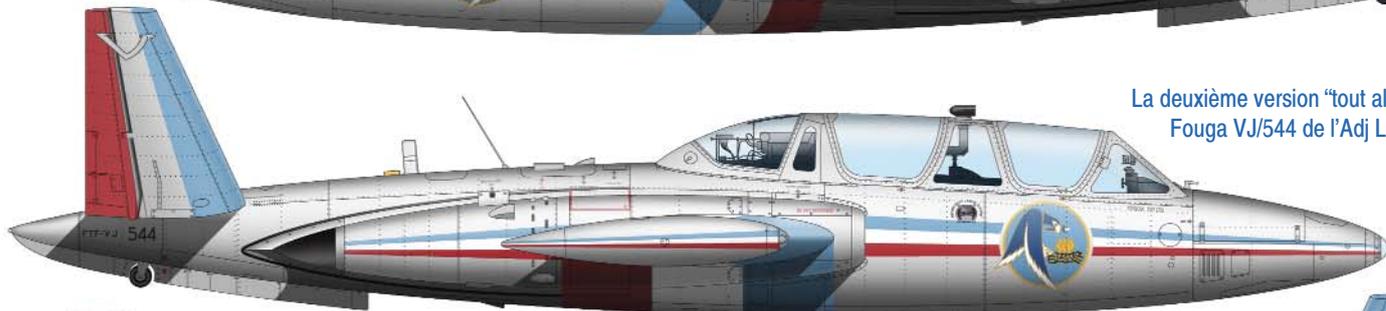
Les pilotes 1971 : Cne Jean-Claude Pages (leader), Cne Hector Pissochet (arrière gauche et 1<sup>er</sup> solo), Lt Jacques Cluzel (1<sup>er</sup> charognard), Lt Alain Gilbert (intérieur droit), Lt Serge Vernier (arrière droit et 2<sup>e</sup> solo), S/Lt René Séon (extérieur gauche), A/C Christian Andron (remplaçant), A/C René Definod (remplaçant), Adj Daniel Bavoil (intérieur gauche), Adj Georges Lapeyre (extérieur droit) et Adj André Chabran (2<sup>e</sup> charognard).

Toute la patrouille sur le dos lors d'un vol d'entraînement dans les environs de Salon-de-Provence fin 1971 en préparation à la saison 1972.  
(Photo Sirpa Air via J-L Gaynecoetche)

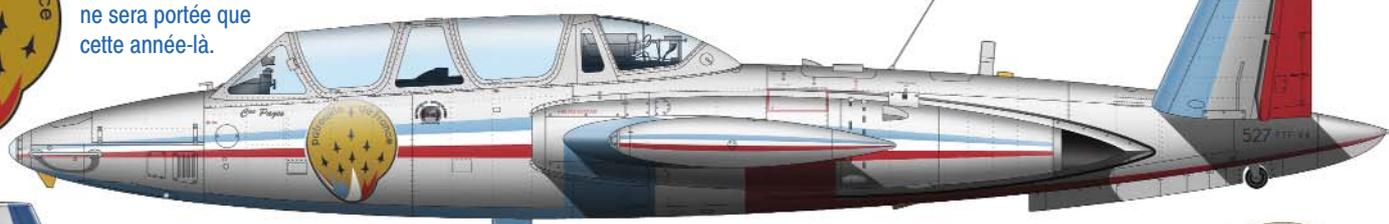
Première version des Fouga "tout alu" de la Patrouille de France en 1965 avec le UB/315.



La deuxième version "tout alu" avec le Fouga VJ/544 de l'Adj Lacaberats en 1968.



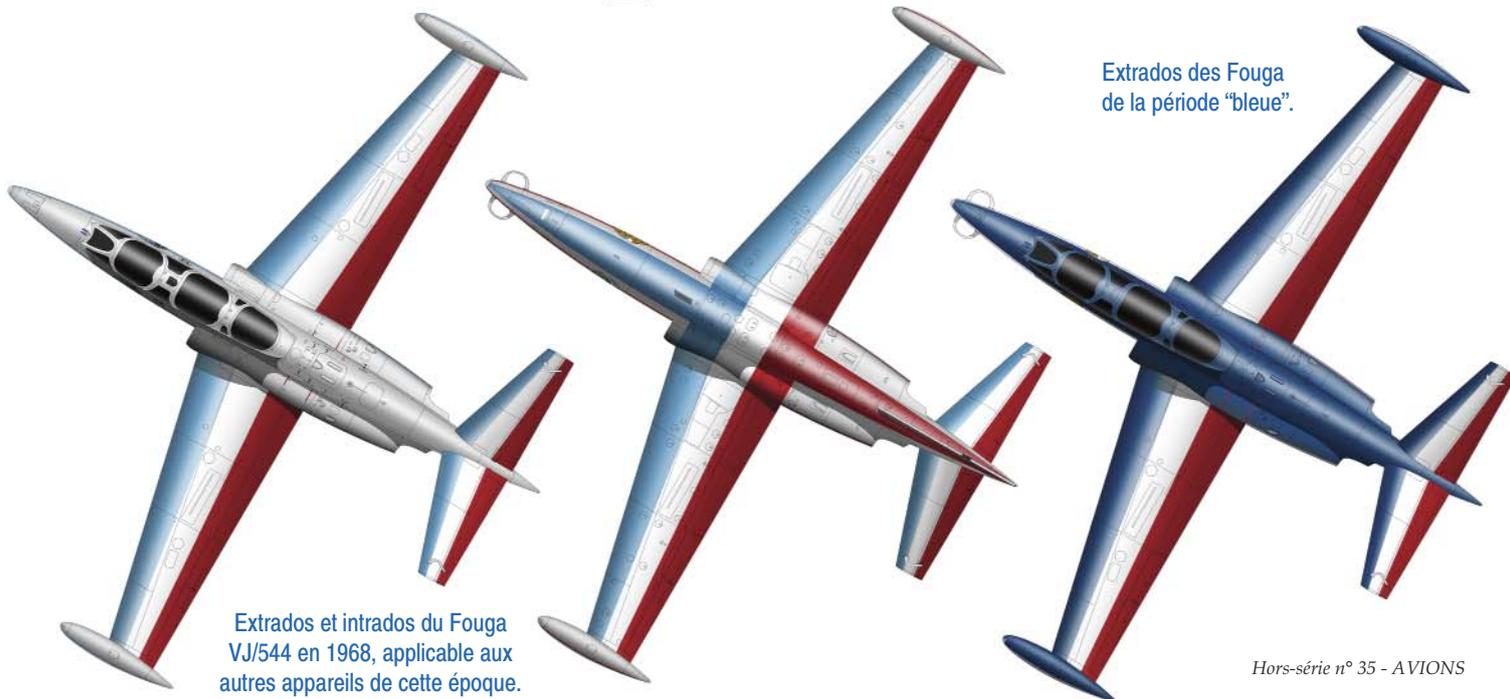
L'insigne de la PAF apparaît en 1970 et cette décoration légèrement différente ne sera portée que cette année-là.



Le Fouga VF/563 du Lt Lemaitre (premier solo) en 1975.



Extrados des Fouga de la période "bleue".



Extrados et intrados du Fouga VJ/544 en 1968, applicable aux autres appareils de cette époque.



Flèche.



Figure la Shérif, vol dos, sur la tranche, un seul Alpha Jet vole normalement.



Pendant le Mondial des patrouilles tous les Alpha Jet ont porté le drapeau de l'Europe en avant de leur numéro d'ordre.  
(Photo C. Archambault)

Le F-TERE sur fond de hangars de la DV.

Encore un bel alignement de dérives et dans le fond la colline de Lançon.



Cdt Virginie Guyot à l'issue de son vol  
le 13 mai 2009.

Les pilotes, après avoir assisté à un tir de la fusée Ariane, font le 30 septembre un passage au-dessus du site de Kourou  
(Photo H.Lecinski, armée de l'Air)



Petit coup de fumigène au sol avec les Alpha Jet  
1, 2 et 3 au cours de la dernière présentation de  
l'année 2009.





Et pour le plaisir des yeux quelques évolutions de la Patrouille de France.

Le célèbre cœur, figure très fugitive en cas de vent.



Diamant à Salon le 14 décembre 1990.



Le Tunnel, Salon le 10 mai 2012.



## Le chargement d'un C-160

par Humbert Charve

Pour chacun de ses déplacements, un Transall est mis à disposition de la PAF pour emporter tout le matériel nécessaire au bon fonctionnement de la patrouille en hors de sa base d'attache. Avant le départ, le matériel est rassemblé, environ 9 tonnes, et chargé presque au centimètre près. Tout doit rentrer, deux réacteurs de rechange, le matériel de piste, outillage, huile, fumigène et bouteilles d'azote. La camionnette décorée fait aussi partie du voyage ainsi que tout ce qui sert à la maintenance et à la mise en œuvre des avions. Une partie du personnel de la PAF voyage aussi sur cet avion (l'officier de relations publiques de la patrouille, le photographe, et certains des mécaniciens). Les autres mécaniciens ont la chance de faire les déplacements à bord des Alpha Jet. Le Transall une fois chargé décollera après la deuxième vague d'Alpha-jet.

Ce jour-là, le 24 juin 2011 la PAF partait pour le Salon du Bourget 2011.

Si pour les premières années de l'Alpha Jet, le N2501 était encore utilisé, en cas de déplacement lointain, la Chine par exemple, il a été fait appel au C-130 Hercules.

① La PAF prête au départ pour le Salon du Bourget 2011, avec le Transall en arrière-plan.

(Photo H. Charve)

② Chargement en cours dans le Transall 64-GN/R214.

On peut voir entre autre du matériel de piste et un réacteur.

(Photo H. Charve)

③ La camionnette avec les affaires personnelles de l'équipe va prendre sa place.

(Photo H. Charve)

④ Et on continue de "remplir".

(Photo H. Charve)

⑤ Il y en a jusque sur la rampe de chargement, mais cette fois-ci c'est terminé, le personnel a embarqué et le Transall est prêt.

(Photo H. Charve)

⑥ La deuxième vague d'Alpha Jet vient de partir sous ce pâle soleil salonais. Le Transall, une fois le chargement terminé, va pouvoir suivre en direction du Salon du Bourget.

(Photo H. Charve)

