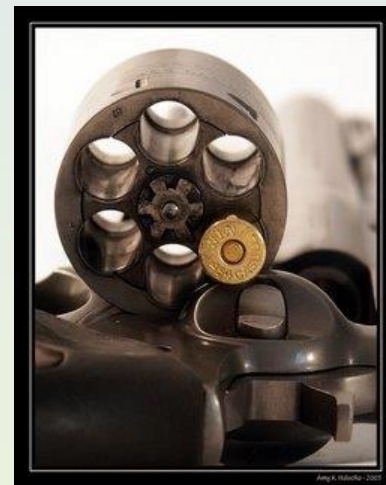


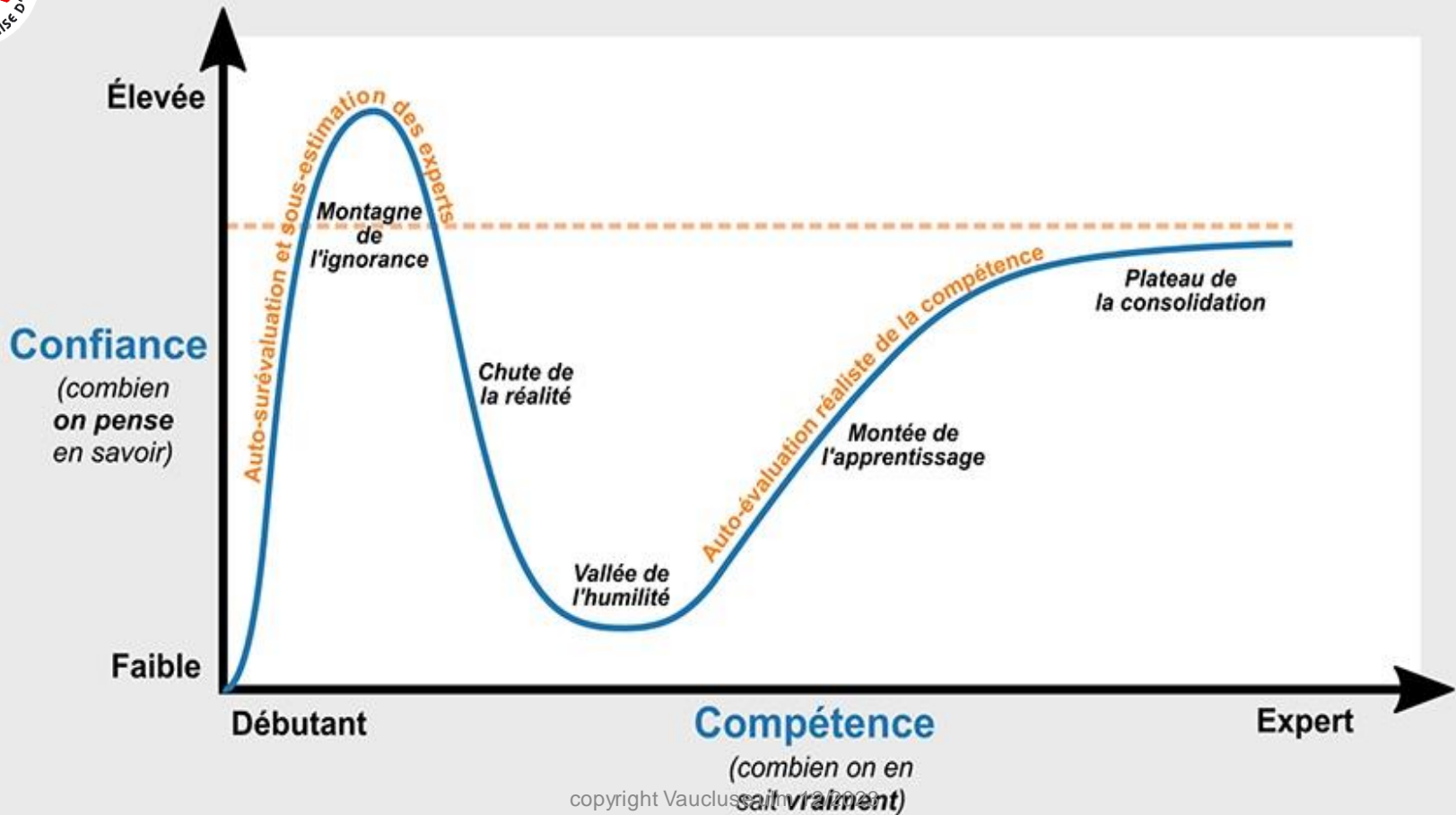


LE VOL EN PATROUILLE



**Pas formé, le jeu
devient la roulette
russe**





- **Accident Extra200 : vol qui a commencé en formation puis les aéronefs se sont perdus de vue dans des conditions mto marginales**
- **Tetras : vol en formation improvisé et à basse hauteur. Un des aéronefs percute une ligne électrique**

- **F-GFGO : sortie club à deux avions avec des conditions météo marginales. Perte des références visuelles et perte de ctrl**
- **Accident autogire lors d'une sortie club à 8 appareils**
- **Collision entre deux Savannah lors d'une mise en place au salon de Blois en 2018**
- **Collision en vol d'un autogire et d'un CTLS lors du Rallye de Tunisie en 2023**

13 morts depuis 2018

- Combien sont passés à côté de la correctionnelle**
- Combien y ont laissés des saumons d'ailes ou une partie de la profondeur**
- Combien ont eu la frayeur de leur vie**
- Malheureusement on ne le saura jamais.....**

SERA.3135 Vols en formation

Les aéronefs ne volent en formation qu'après entente préalable entre les pilotes commandants de bord des aéronefs participant au vol et, si ce dernier a lieu dans un espace aérien contrôlé, conformément aux conditions prescrites par les autorités compétentes. Ces conditions sont notamment les suivantes :

- a) l'un des pilotes commandants de bord est désigné chef de formation ;
- b) la formation se comporte comme un seul aéronef en ce qui concerne la navigation et le compte rendu de position ;
- c) la séparation entre les aéronefs participant au vol est assurée par le chef de formation et les pilotes commandants de bord des autres aéronefs participant au vol, et comprend des périodes de transition pendant lesquelles les aéronefs manœuvrent pour atteindre leur propre séparation dans la formation et pendant les manœuvres de rassemblement et de dégagement ; et
- d) pour les aéronefs d'État, une distance latérale, longitudinale et verticale maximale est maintenue entre chaque élément de la formation et le chef de formation conformément aux dispositions de la convention de Chicago. Pour les autres aéronefs, une distance d'un maximum de 1 km (0,5 NM) latéralement et longitudinalement et de 30 m (100 ft) verticalement est maintenue par chaque élément de la formation par rapport au chef de formation.

- ❑ **Le rassemblement et l'éclatement deux phases à risques majeurs**
- ❑ **<https://www.youtube.com/watch?v=eqQ8L93ry1o>**

- ◆ **Exercices techniques nécessitant une parfaite maîtrise de la conduite de machine**

- ◆ **Le décollage en patrouille est possible mais nécessite également d'avoir des machines compatibles et des pilotes connaissant parfaitement les paramètres : taux de montée, VI,**

Bien connaître son avion est indispensable:

1. • **Domaine de vol, vitesses caractéristiques.**
2. • **Disposition des commandes dans le cockpit à “l’aveugle” (en patrouille on regarde dehors et pas dedans): volets , pompe, réchauffage carburateur entre autres.**
3. • **Réactions de l’avion dans certaines configurations afin de pouvoir les anticiper.**

- Le + gros risque reste la perte de visuel dans toutes les phases de vol**
- Quand on fixe un avion, on finit par lui rentrer dedans**
- On « pense à ses doigts de pieds », un œil sur la référence, un œil sur les paramètres**
- On maintient toujours un étagement négatif**
- L' inclinaison en virage fait perdre le visuel, on vire avec les pieds**
- L'équipier doit toujours voir et être vu**

- Le rassemblement se fait toujours en attaque oblique**
- Le leader poste qui pourrait paraître le plus simple n'est pas le plus facile, il doit voler pour les autres : cap, vitesse , inclinaison, radio, il doit avoir les yeux partout**
- Le leader annonce les degrés d'inclinaison en virage**
- La règle du collationnement est obligatoire entre les équipiers**

- Voler en patrouille ou en formation requiert de la discipline et de la rigueur.**

- Dans une patrouille, il y a un leader, chargé de gérer le vol de A à Z:**

- Préparation au sol - briefing**
 - Mise en route & roulage**
 - Alignement & décollage**
 - Rassemblement après décollage**

- **Evolutions en vol (trajectoires, changement de formation, gestion de la radio etc...)**
 - **Retour au terrain, arrivée au break, atterrissage**
 - **Roulage puis arrêt au parking**
 - **Analyse du vol - debriefing**

- Comme on le voit, le rôle du leader est fondamental et ses consignes doivent être suivies à la lettre afin de garantir la plus grande sécurité possible au sol et en vol. Le leader doit donc être indiscutable et"indiscuté" surtout en vol**

- La précision et la rigueur du pilotage du ou des ailiers, assurera avec un bon “lead” la cohésion et surtout la sécurité de la patrouille.**
- Voler en patrouille est donc un véritable travail d'équipe et une grande confiance mutuelle est indispensable**

- ❑ **Clade Saget, Instructeur Ulm**
 - ◆ **Ex-Directeur des équipes de présentation de l'armée de l'air et de l'espace, Leader PAF**
 - ◆ **Pilote d'essai Dassault aviation**
 - ◆ **FI-FE, FI voltige**

- ❑ **François Rallet**
 - ◆ **Ex-membre de l'équipe de voltige AAE, formateur vol en patrouille**
 - ◆ **Vice-champion du monde de voltige**
 - ◆ **Pilote de présentation Mirage 2000**