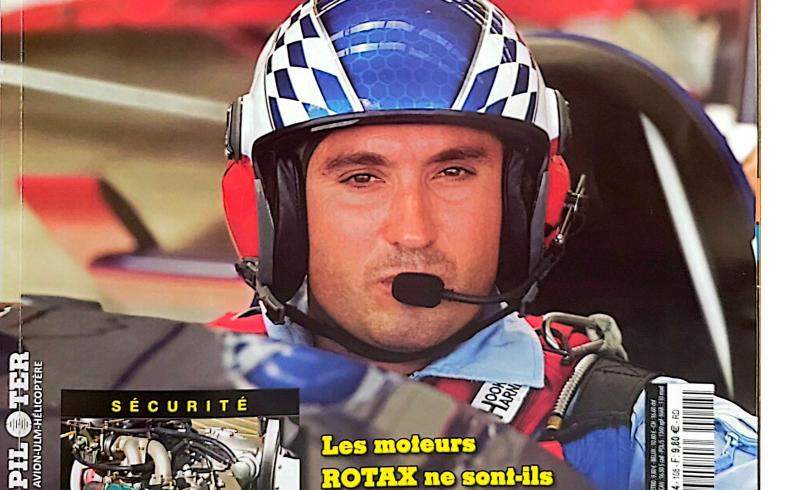


Pilote de l'Armée de l'Air et de l'Espece CHAMPION DU MONDE de VOLTIGE



plus fiables?

Florent Oddon remporte une deuxième

médaille de champion du monde d'affilée,

Le doublé inédit d'un voltigeur français de l'EVAA



un double historique.

En août, le capitaine Oddon, pilote d'Extra 300 à l'équipe de voltige de l'Armée de l'air (EVAA) est devenu pour la deuxième fois consécutive champion du monde en Pologne, un doublé inédit. Explications avec un champion plutôt serein, venu du Casa 235.



Jean-Marc Tanguy est un journaliste spécialisé. Il est l'auteur de quinze livres, dont Commandos du ciel et Eject, Eject, Eject aux Éditions JPO.

Certains pilotes découvrent la voltige tardivement, mais vous êtes tombé très jeune dans la marmite de potion magique...

J'ai été licencié assez jeune, démarrant l'instruction à 13 ans à l'aéroclub de Visan dans le Vaucluse. J'avais attaqué sur Jodel; à l'époque, j'étais assez investi dans mon club. Lors d'une journée portes ouvertes, un avion de voltige de Chalonsur-Saône présentait, et le club s'est cotisé pour me financer un tour de voltige. J'ai tout à fait pris le virus. La discipline est chouette, et j'ai eu immédiatement un très bon feeling avec l'instructeur Sylvain Parmentier. J'ai d'ailleurs fait toute ma formation de voltige dans son club pour accéder au niveau monoplace, entre 2004 et 2009. Pour un total de 200 à 300 heures, sur CR100 puis sur Pitts.

Et en parallèle vous avez aussi construit votre propre avion...

J'en ai construit deux. Le premier, durant mes années de lycée, un Cri-Cri avec deux moteurs devant. Je l'ai utilisé durant cinq ans environ. Je faisais des meetings aériens avec un ami, dans le cadre d'un partenariat avec BMW. On décollait en patrouille de deux 4x4. Le Cri-Cri est plus solide qu'on ne le croit, on peut faire de la voltige, mais certaines configurations assez dangereuses sont à éviter. Je faisais surtout des tonneaux mais je n'allais pas beaucoup plus loin. Avantage, l'avion permettait de voler pour pas grand-chose, puisqu'il ne consommait que douze litres à l'heure, du sans-plomb. Malgré tout, l'entretien, notamment du moteur, était non négligeable. Plus récemment, j'ai acheté un Raven biplan, une copie d'un Pitts, en cours de finition, qui devrait voler d'ici un mois.

Comment cet attrait pour la voltige s'est marié à votre vocation de pilote militaire?

J'avais déjà envie de devenir pilote de chasse dans l'Armée de l'air et de l'espace, et je connaissais l'équipe de voltige à cette époque. Si je réussissais à intégrer l'Armée de l'air et de l'espace, ce serait cool de pouvoir intégrer l'équipe de voltige pour faire de ma passion mon métier. J'ai intégré l'Armée de l'air et de l'espace en 2009 mais je n'ai pas pu être pilote de chasse pour plusieurs raisons, et j'ai précipité mon projet pour rejoindre l'équipe de voltige au plus tôt. J'ai d'abord servi à l'escadron de

transport 3/62 Ventoux, avec des déploiements en Afrique, au Tchad et au Mali, principalement pour des missions de Casa Nurse (l'aéro-évacuation des blessés de l'opération *Barkhane*).

Mon projet d'intégrer l'équipe de voltige a pu se concrétiser en 2017, après quatre ans d'escadron, le minimum car l'Armée de l'air et de l'espace voulait amortir ma formation de pilote de transport. J'avais déjà plus de 1 000 heures de vol de Casa, j'ai pu postuler à l'équipe de voltige, et comme j'y suis rentré jeune, j'ai pu progresser assez vite, et commencer à prétendre faire de belles places. Je n'étais pas le premier à intégrer aussi jeune. Le cursus avait commencé à se rallonger à l'époque, et cela s'est poursuivi encore depuis.

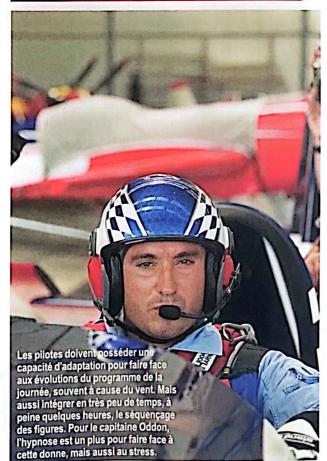
Commence passe-t-on du « Transallito » (le surnom du Casa) à l'Extra 300 ?

C'est un peu l'opposé en effet. Sur Casa, on fonctionne au travail en équipage, on nous demande d'aller très loin, de transporter des choses diverses et variées, et on passe rarement sur le dos. À l'équipe de voltige, on vole tout seul, dans le volume le plus réduit possible. Ce sont des missions opposées mais je m'y suis fait et je suis très content de pouvoir pratiquer la voltige de façon intense. Cela m'a pris du temps de me défaire du côté escadron que j'avais connu au 3/62 Ventoux, c'est une vraie famille, et on y vit des moments exceptionnels, mais j'ai vécu d'autres moments intenses en voltige à l'EVAA également.

Les Français sont aussi champions du monde par équipe. La coupe porte déjà plusieurs noms de Français: Patrick Paris (devenu entraîneur, ici avec le troisième pilote [civil] Louis Vanel), Xavier de Lapparent. François Le Vot, Renaud Ecalle...







Comment s'est déroulée la compétition 2024?

Elle comportait comme à chaque fois quatre épreuves, un programme connu sur lequel on peut s'entraîner toute l'année, et trois programmes inconnus montés par les compétiteurs eux-mêmes. 48 heures avant le début de la compétition, on procède à un tirage au sort par pays. Chaque pays peut poser une figure s'il tire un chiffre de 1 à 10. Au début, on pose une figure avec deux déclenchés par figure, puis plus on avance, plus on a de restrictions. Puis les compétiteurs rentrent à l'hôtel, saisissent les données dans le logiciel qui produit 14 figures dont 4 de liaison. Les montages sont envoyés au jury, puis chaque compétiteur choisit le programme qu'il préfère. Il reste alors à procéder à une répétition mentale car il n'y a pas de répétition possible.

D'où l'importance de votre préparateur mental Jean-Charles Arliaud...

Jean-Charles nous suit depuis 2018 ; rien n'existait à l'époque, il a fallu trouver des protocoles pour pouvoir utiliser l'hypnose de la meilleure manière. On s'en sert pour restituer les vols de la meilleure manière possible, et sur la gestion du stress.

C'est une partie de ce que les aviateurs de l'Armée de l'air et de l'espace réalisent en unités depuis quelques années dans le cadre des techniques d'optimisation du potentiel (TOP), par exemple pour mentaliser les ravitaillements en vol ?

C'est assimilable aux TOP, mais c'est une version plus approfondie.

Comment procédez-vous, et comment y avezvous adhéré?

C'est bien le mot, il faut y adhérer, y croire, car on est toujours conscient durant l'hypnose, c'est juste de la concentration et du lâcher prise. Le but est de laisser notre inconscient s'imprégner du vol pour que le programme soit gravé au plus profond de nous et qu'on le restitue en vol sans aucun stress.

J'y ai parfaitement adhéré et d'autant plus que pour mon premier championnat de France, en 2018, j'étais arrivé avec une petite pression supplémentaire. Je l'avais très mal vécu, j'étais assez stressé, les vols dans le box sortaient à 50 % de ce que je savais faire, j'étais littéralement bouffé par le stress. Au même moment, le capitaine Orlowski (alias « Popov », pilote à l'EVAA durant douze

ans, également champion du monde de voltige et commandant de l'équipe de voltige, depuis 2023, pilote sur Canadair à la Sécurité civile, NDLR) expérimentait le travail avec Jean-Charles. Lui aussi avait connu du stress dans des compétitions précédentes et grâce au travail avec Jean-Charles, avait obtenu des résultats fulgurants. On a demandé à l'Armée de l'air et de l'espace de faire un contrat avec lui, et en 2019, mon premier championnat de France avec Jean-Charles, j'ai eu un ressenti complètement différent. Beaucoup de choses passent par lui. Depuis, j'ai accumulé un peu d'expérience et Jean-Charles m'a donné des méthodes d'auto-hypnose pour le cas où il serait indisponible. Il a son rôle à part, et si on le voit aussi en saison hivernale pour du travail de fond, son rôle dans les compétitions est essentiel, il est bien de l'avoir sur place car il y a toujours un moment où le stress nous rattrape.

« Vico », ici dans son Extra 300, quittera l'EVAA l'an prochain.

Comment vous préparez-vous avant chaque vol ?

De différentes façons, en fonction du choix du programme, du positionnement des figures dans le box... On les vole dans un box d'un kilomètre cube, et malgré tout il faut s'en servir, l'optimiser du mieux possible. On va laisser de côté les 500 mètres loin des juges, le box est de fait réduit de moitié. On réfléchit aussi en fonction du vent; il y a un travail d'anticipation à faire et une fois les idées bien claires, on apprend le programme par cœur et on le travaille avec Jean-Charles.

Comment vos vols se sont-ils déroulés?

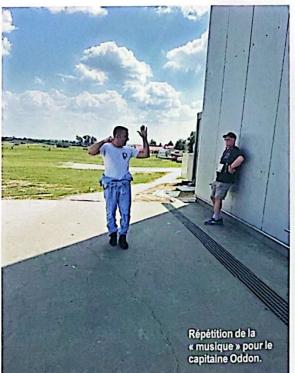
J'ai eu des petites péripéties à gérer. Le premier programme s'est déroulé sans trop de problèmes puis cela s'est compliqué dans la deuxième série. J'étais censé voler dans les premiers, un matin, puis arrivé au terrain, on s'attend à une configuration



de box, avec le jury. Mais les juges ont changé de place, ce qui peut arriver par exemple en fonction de l'évolution du vent. J'ai dû refaire ma préparation de façon rapide. Il faut arriver à gérer ce genre de problème sans se faire déborder. Dans le programme suivant, je devais passer dans la deuxième partie et en fin d'après-midi. J'étais attaché dans l'avion, le ciel devenait noir, et on me dit que je ne pars pas car un orage va éclater. Cinq minutes plus tard, un orage impressionnant noie le terrain, et les vols sont bâchés. On est rappelés pour 8 heures le lendemain, mais il est tombé tant d'eau que les juges ne peuvent pas accéder à leur poste. Finalement, on ne pourra revoler qu'à 15 heures 30, et je ne suis pas parti dans des conditions optimales. Pour le dernier vol, je suis passé dans les premiers, et on a coutume de dire que ce n'est pas forcément sur ces vols qu'on obtient les meilleures notes. Il faut faire avec. Au final, la compétition aura été assez éprouvante nerveusement.

C'est davantage dû à l'accumulation de ces imprévus, qu'à une pression que vous vous étiez imposée pour la remise en jeu de votre titre?

Oui j'étais content de mon titre 2022, le travail avait été fait, et je suis arrivé en Pologne relax, un deuxième titre étant un bonus. Mais très vite le stress est revenu.



Vous aviez une marge de manœuvre pour prendre en compte d'éventuels soucis mécaniques?

À l'EVAA, nous disposons de deux monoplaces. En compétition, on partage le même avion avec Victor mais nous sommes venus avec nos deux monoplaces pour parer une déficience du premier. Ce qui nous était arrivé en 2022, la pompe du moteur était tombée en panne la veille des compétitions. On avait monté une mission dépannage avec un avion pour aller récupérer une pompe à l'usine en Allemagne. Notre troisième avion, un biplace, assurait les meetings pendant la compétition en Pologne.

L'Extra 300 y était l'avion de référence ? Avez-vous des plans de remplacement vu que vos avions ont une quinzaine d'années ?

À 90 %, les avions engagés étaient des Extra 300; certains diffèrent des nôtres, dans certains pays, le moteur est plus puissant mais cela reste le même modèle. On a pu voir aussi un Su-26, deux CAP 232, deux Xtrem et un MXS.

Nous n'avons pas forcément les moyens de remplacer notre flotte, mais même avec nos vieux avions livrés en 2009, nous continuons à remporter des titres.

À quels facteurs de charge les exposezvous? Comment vos mécanos prennent ces contraintes en compte?

On vole entre +10 et -10g, et entre 0 et 400 km/h. Nos avions sont très suivis, avec notre pool de sept





mécanos. Ils scrutent l'avion et arrivent à trouver les premières amorces de fatigue avant que cela ne casse. C'est ce qu'on craint le plus. Avec une panne moteur, on arrivera toujours à s'en sortir, on s'entraîne à ce genre de situation. Par contre, une panne structurelle peut rapidement devenir catastrophique. C'est comme cela que l'EVAA a perdu ses pilotes. C'est ce qui nous préoccupe le plus et on met donc l'accent sur ce sujet, en étant attentifs au moindre signe de fatigue. On a ainsi eu un doute cet été sur un aileron, on a arrêté l'avion afin de lever le doute.

Quels liens créez-vous en étant l'ambassadeur de l'Armée de l'air et de l'espace auprès des Français, avec une quarantaine de meetings chaque année?

Les compétitions ne sont pas des événements à haute visibilité, et l'Armée de l'air et de l'espace ne s'y retrouve pas forcément. Nous sommes très contents de pouvoir rappeler les résultats des compétitions lors des meetings, ce qui fait savoir que l'Armée de l'air et de l'espace possède une équipe performante, reflet des savoir-faire. Fin août, nous sommes allés à Cambrai pour une démonstration à deux avions avec « Vico » (Victor Lallouée, le commandant de l'EVAA, NDLR) avec qui je partage le titre. Le public des Hauts de France est chaleureux : le sens de la mission est là, on fait des résultats en compétition et on le met en valeur sur les meetings. On donne envie aux jeunes de nous rejoindre.

Comment organisez-vous ce vol à deux avions?

On fait un vol assez simple, car nous n'avons pas trop le temps de nous entraîner sur cette présentation spécifique. Nous avons essayé de trouver une formule qui marche bien et qui n'est pas dangereuse évidemment. Cette année, nous ne sommes que



Le biplace peut être utilisé pour la formation avec deux pilotes ou en présentation, comme c'était le cas en août, durant la compétition en Pologne. deux à la pratiquer avec Vico car le capitaine Denis s'est blessé cet hiver, et le capitaine Souchet qui nous a rejoints l'an dernier devait se concentrer sur sa formation. La formule a très peu évolué depuis 2016. On en fait cinq ou six par an, et elle rencontre toujours son petit succès.

Après ces deux titres mondiaux, pouvezvous rester à l'EVAA ou devrez-vous revenir en unités opérationnelles ou de formation? À priori, la direction des ressources humaines ne vient pas nous chercher pour nous ramener dans les forces, où on manque de pilotes. L'EVAA ellemême a dû diminuer son effectif, passant de six à quatre pilotes. Je terminerai sans doute ma carrière à l'EVAA: je vais avoir 36 ans, et il me reste cinq

Comment intégrez-vous les nouveaux?

ans de contrat.

Victor, le commandant de l'équipe, raccroche l'an prochain; on va organiser la sélection en novembre-décembre pour recruter son successeur qui rentrera comme pilote. Le remplaçant du commandant d'unité sera l'un des plus anciens, mais le choix n'est pas encore effectué. La durée du poste suit la durée de contrat de celui qui le prend. Tous les précédents chefs ont terminé leur carrière à ce poste.