



**INTERVIEW DU COMMANDANT CLÉMENT,
LEADER DE LA PATROUILLE DE FRANCE 2019**

Par Marine DURAND et Stanislas MAUBON,

Membres du comité aéronautique et espace des Jeunes IHEDN



**LES JEUNES
IHEDN**

A PROPOS DE L'ARTICLE



PORTRAIT DU *LEADER* DE LA PATROUILLE DE FRANCE 2019 EN COMPAGNIE DES AUTEURS

Commandant Clément, 34 ans, 2600 heures de vol, pilote de Mirage 2000

École de l'air (2005), breveté pilote de chasse (2009), *leader* de la Patrouille de France (2019)

Cet entretien a été réalisé le 2 avril 2019 à Salon-de-Provence.

A PROPOS DES AUTEURS



Marine DURAND est membre du comité aéronautique et espace des Jeunes de l'IHEDN.

[in](#)



Stanislas MAUBON est membre du comité aéronautique et espace des Jeunes de l'IHEDN.



Ce texte n'engage que la responsabilité des auteurs. Les idées ou opinions émises ne peuvent en aucun cas être considérées comme l'expression d'une position officielle

Carrière

Comment est venue votre envie de devenir pilote ?

Je fais partie de ceux qui sont entrés dans l'armée de l'air parce qu'ils ont vu la Patrouille de France étant jeunes. L'histoire n'est pas romancée, c'est ce qui s'est réellement passé ! J'ai toujours été passionné d'aviation. Mes parents m'emmenaient souvent sur des meetings aériens et je me rappelle très bien de la Patrouille de France à Toulouse, je devais avoir sept ou huit ans. A partir de ce moment, j'ai su ce que je voulais faire et j'ai tout mis en œuvre pour y arriver. C'est un mélange de passion, d'aéronautique et de volonté de servir car il ne faut pas perdre de vue que ce métier signifie être militaire avant tout.

En tant que pilote de chasse, qu'est-ce qui vous a amené jusqu'à la Patrouille de France ?

En réalité, je n'ai pas intégré l'armée de l'air pour entrer absolument dans la Patrouille de France, car entrer dans la Patrouille de France est un rêve qu'on estime irréalisable même si on le garde au fond de soi. Une fois au sein de l'institution, on progresse, on obtient ses ailes de pilote de chasse, on devient pilote opérationnel en escadron puis chef de patrouille. On commence alors à cocher toutes les cases pour pouvoir un jour présenter le dossier pour devenir pilote de la Patrouille de France. C'est ce que j'ai fait, j'ai présenté le dossier dans la foulée, même si c'était pour moi un rêve inaccessible. Je voulais le tenter quoi qu'il arrive.

Le Rafale Solo Display fait aussi des démonstrations en vol. Pourquoi avoir choisi la Patrouille de France ?

Mon parcours d'officier de carrière ne me permettait pas de candidater à un poste de Solo Display, que ce soit sur Rafale, Mirage 2000 ou Alpha-jet. En effet, ces postes prestigieux sont réservés aux officiers sous contrat. La seule opportunité offerte aux officiers de carrière dans le domaine de la représentation était la Patrouille de France. C'est très personnel, mais je trouve que l'aventure d'ambassadeur, le côté *leadership* et le *management* d'une équipe sont réellement et seulement vécus au sein de la Patrouille de France. C'était vraiment ce que je voulais faire, plus que de la technique pure à travers un démonstrateur solo.

Avant d'appartenir à la Patrouille de France, vous avez été chef de patrouille à l'escadron 1/2 « Cigognes » sur Mirage 2000-5.

Quelle a été votre expérience dans cet escadron ?

Le rôle de chef de patrouille vous a t'il aidé à la Patrouille de France ? Pourquoi ?

C'est exact. L'expérience dans cet escadron se situe à deux niveaux:

Il s'agit avant tout d'une aventure humaine. Un escadron de chasse c'est un cercle assez fermé dans lequel il faut faire ses preuves, dans lequel on vit des aventures incroyables (opération extérieure, progression individuelle, exercices à plusieurs). C'est une aventure très riche qui vous forme en tant que pilote, en tant qu'homme et en tant que futur chef. Ensuite, être chef de patrouille présente un aspect très technique. Dans l'armée de l'air, cela signifie être capable de mener quatre avions dans une mission de guerre dans sa spécialité. Il s'agit du Saint Graal pour un pilote de chasse. C'est la qualification suprême et le fait d'y accéder démontre dans un escadron un certain niveau tactique et technique. Les deux aspects précités m'ont aidé à la Patrouille de France. Ils ne sont toutefois pas suffisants pour devenir *leader* car celui-ci doit associer le côté technique (amener des avions en vol), le côté *management* (humain) et le côté représentation (bon communicant).

Avant d'être *leader* de la Patrouille de France vous étiez charognard¹.

Quelles sont les particularités des deux rôles, les avantages et les inconvénients ?

Le rôle de charognard est assez particulier, on pourrait presque dire schizophrénique (rires). Le charognard est le commandant en second de la Patrouille de France, mais il a aussi tout à apprendre sur le métier d'équipier. C'est un passage nécessaire avant de devenir *leader*, qui vous permet de vous rendre compte de ce que les équipiers vivent en vol. Cette première

¹ Le charognard (Athos 4) placé derrière le *leader* (Athos 1), est appelé à devenir *leader* l'année suivante.

année permet d'acquiescer les bons gestes pour ne pas « maltraiter » ceux qui vous entourent. C'est aussi un poste d'observateur en ce qui concerne le commandement et le *management* de l'équipe. On s'inspire de ce que fait le *leader* et on le seconde, c'est une année passionnante. J'ai eu la chance d'avoir pour *leader* le lieutenant-colonel Dewas, qui a une grande expérience au sein de la Patrouille de France mais aussi un meneur d'hommes. Son expérience m'a été très profitable et j'ai énormément appris au cours de mon année de charognard. J'espère qu'il ne sera pas déçu de ce que je fais cette année.

Concernant le rôle de *leader*, il représente pour moi trois challenges :

Le **premier challenge** consiste à fédérer et gérer son équipe. Ce n'est pas anodin car on est un groupe de neuf personnes, neuf pilotes de chasse tous très expérimentés, et il n'y a pas de réelle hiérarchie. Ce fonctionnement est très intéressant et très différent du fonctionnement d'autres unités. Tous ont le même niveau d'expertise et quasiment le même niveau d'expérience (plus de 1500 heures de vol, expériences en OPEX, ...). Pourtant, il faut arriver à mettre un minimum de verticalité, faire en sorte que ces personnes s'entendent bien et se fédèrent autour de la mission. La promiscuité du groupe et la pression que l'on subit pour être prêt en seulement six mois peuvent engendrer des difficultés techniques et humaines. C'est donc un vrai métier que de fédérer ce groupe.

Le **deuxième challenge** est purement technique. Le pilotage doit être fin et précis. Les paramètres de vol sont à maîtriser à la perfection pour faciliter le travail de tous dans les airs (prendre en compte la météo, anticiper, gérer son carburant, ...). Il s'agit là du métier de chef de patrouille comme nous l'avons évoqué précédemment.

Le **troisième challenge**, c'est la communication et les relations publiques. Une fois que vous avez relevé les deux premiers défis et que vous avez fait une belle démonstration, ce n'est pas fini ! Il faut aller à la rencontre du public et des hautes autorités pour faire passer le message de l'armée de l'air. Être un bon communicant est un métier à part entière. On peut être un très bon meneur d'hommes et un très bon pilote mais pas forcément un bon communicant.

Le *leader* se doit d'être *a minima* bon, voire très bon, sur ces trois plans là et c'est en cela qu'être *leader* est un challenge passionnant.

Dans une interview de juin 2018² vous avez mentionné être plus Mirage qu'Alpha-jet, pouvez-vous développer votre préférence ?

Tout à fait. Le Mirage est dans mon cœur, c'est mon premier avion d'arme et je le trouve absolument fabuleux. C'est passionnel. Il reflète l'excellence de l'aéronautique française. C'est un avion aux commandes électriques, conçu par des ingénieurs absolument brillants dans des années où les ordinateurs n'étaient pas aussi puissants qu'aujourd'hui. Il possède des qualités

² Disponible sur le compte YouTube officiel de la Patrouille de France : https://www.youtube.com/watch?v=qprDYhc4REA&feature=youtu.be&fbclid=IwAR0Jk5SJO6WP7E-iIDopoCinYsncycZev4S_Zgrha4-ZK39Lx9d5C0Coj-g

de vol fabuleuses, il est encore aujourd'hui très performant. C'est un avion qui a une âme. Lorsqu'on le pilote, on fait corps avec lui, on le comprend et il nous comprend parfois. Même si j'adore l'Alpha-jet, qui présente des qualités tout à fait exceptionnelles pour un avion de plus de 40 ans, il reste un avion école. Il va moins haut et moins vite que le Mirage et, vous savez, on reste de grands enfants...Voilà je me suis confié (rires).

Durant l'ensemble de votre carrière, quel a été le moment qui vous a le plus marqué ?

J'ai vécu de bons moments.

Je me souviens notamment d'une mission très particulière de police du ciel en Lituanie au profit de l'OTAN : ce qu'on appelle la *Baltic Air Policing*. Ma mission était d'assurer la souveraineté de l'espace aérien de l'OTAN en mer Baltique. J'ai rencontré un chasseur Sukhoï Su-27 russe qui n'était pas des plus calmes... C'était une mission très intéressante car il y avait quelques manœuvres offensives et défensives de part et d'autre, et c'était la concrétisation de mon métier. Nous n'étions pas dans un combat aérien, loin de là, mais c'était une confrontation assez marquante d'un point de vue aérien. Je m'en souviendrai toute ma vie.

J'ai vécu des moments moins bons, comme la perte de camarades dans des crashes d'avion. J'ai moi-même été très marqué par la perte de l'officier d'échange taiwanais qui était dans notre escadron et dont l'avion s'est écrasé peu après le décollage (le 3 octobre 2012).

J'ai évidemment en tête de nombreux moments au sein de la Patrouille de France. Si je devais en retenir un, il s'agirait du weekend du 14 juillet 2018. Vous vous rappelez sûrement de cette erreur de fumée, commise par notre équipe, et qui fut une erreur très grave pour nous. Beaucoup de gens l'ont banalisée, mais, pour nous, c'était vraiment un échec total de la mission. Malgré tout, nous avons su rester soudés et analyser ce qui s'était passé. Ces moments-là ont très vite fait de faire voler un groupe en éclat. Heureusement, deux jours plus tard, c'était la victoire des Bleus et nous avons pu faire le plus beau des défilés sur les Champs-Élysées, au soleil couchant, avec ce Paris qui vibrait. On sentait la foule crier de joie et célébrer la victoire de la France. A ce moment-là, nous avons eu l'impression de nous être rachetés. Nous avons vraiment la rage au ventre. Le groupe est resté très fort, il a montré sa capacité à analyser et apprendre de ses erreurs tout en restant soudé. C'est un moment que je n'oublierai pas et je suis certain qu'il y en aura encore d'autres.

Je retiens également de très bons moments lors de ce début d'année de *leader*. Par exemple, ce que l'on appelle « l'assemblage de la démonstration ». Nous nous entraînons par petits morceaux jusqu'au jour où nous les assemblons pour réaliser tous ensemble la démonstration dont j'ai toujours rêvé ! Une démonstration préparée de longues nuits d'hiver, de longues soirées et de très longues journées. La voir se matérialiser avec huit pilotes qui vous suivent les yeux fermés, constater que le spectacle que l'on va présenter durant toute la saison 2019 est réussi, c'est un grand moment de fierté !

Rôle et entraînement

La Patrouille de France a un passé prestigieux. Quels sont les éléments clés pour créer une représentation fidèle et réussie pour 2019 ?

Lorsque vous êtes *leader* et que vous faites évoluer la Patrouille de France, il s'agit de trouver l'équilibre entre la manière dont elle a été construite par le passé et l'innovation. Innover fait partie de l'ADN de l'aviateur tout comme l'audace, la passion et l'envie de toujours faire mieux. Il faut toutefois respecter ce qui a été fait par le passé et les techniques qui ont été expérimentées à de nombreuses reprises. Il faut ainsi y aller à pas de velours car certains éléments ne devront jamais être enlevés à la démonstration. Par exemple, notre façon d'exécuter des virages : la patrouille est complètement alignée, c'est ce que l'on appelle l'effet « plateau ». Vous ne trouverez cela nulle part ailleurs. Certains fondamentaux ne seront jamais remis en cause : le respect de la symétrie, les formations, etc. Il s'agit là de notes de musique conçues par nos anciens qu'il ne faut pas chercher à modifier. Avec ces notes de musique, vous pouvez créer une partition et une nouvelle mélodie chaque année. Le but est de rester dans la continuité des années passées mais d'émouvoir un peu plus le spectateur chaque fois. Il s'agit de montrer que ce n'est pas l'avion qui fait le spectacle, ce n'est pas la technicité pure ; c'est vraiment l'humain qui, malgré l'âge de l'appareil et malgré l'impression d'en avoir fait le tour, continue d'innover. C'est ce que l'on a cherché à faire cette année en essayant d'amener quelques nouveautés. On a également remis au goût du jour certaines figures qui n'avaient pas été vues depuis les années 90/95 et qui sont tout aussi belles que les plus récentes. Je vous invite à venir juger le résultat en meeting !

Le rythme est très dense, que vous soyez en entraînement ou en meeting...

Comment faites-vous pour concilier la vie de famille et cette profession ?

Oui, on ne va pas se mentir (rires). Le rythme est très dense, mais il ne l'est pas beaucoup plus qu'en unité opérationnelle avant d'intégrer la Patrouille de France. En effet, en unité, on part en opération extérieure plusieurs mois dans l'année (environ 6 mois) comme beaucoup de militaires. Notre niveau d'engagement au sein de la Patrouille de France est similaire à celui d'une unité opérationnelle, ce n'est donc pas une surprise pour les familles quand on intègre la Patrouille de France. Pour le *leader* (*dixit* ma famille), il s'agit tout de même d'une mission prenante. J'ai beau être physiquement là, il paraît que dans ma tête je suis complètement ailleurs, c'est très prenant. Comme je ne suis là que pour un an en tant que *leader*, j'estime que je dois tout donner pour porter haut ce beau symbole, cette belle unité que l'on m'a confiée.

Au sein la Patrouille de France, on peut plus facilement partager la mission avec nos proches (ce que tous les militaires ne peuvent pas faire). On ne part pas au combat, on ne traite pas des questions confidentielles. Il s'agit d'un spectacle auquel les proches peuvent participer. Ma

famille assiste à l'entraînement tous les jours, vient sur base et donne même parfois son avis. J'essaie vraiment, comme une grande partie de l'équipe, de les inclure et de les faire participer à cette mission. Cela permet d'associer le « pro » et le « perso » et de faire en sorte que cela fonctionne.

C'est tout de même très prenant, ce qui explique en partie la durée de la mission relativement courte. Le temps de passage moyen au sein de l'équipe est de trois ans : deux ans pour le *leader* (un an charognard puis un an *leader*), trois ans pour les extérieurs et quatre ans pour les solos. Ce système permet le renouvellement des forces vives et l'innovation continue de ce symbole. Il faut de l'énergie et de la jeunesse, c'est ce qui justifie ce *turnover*.

Les remplacements s'effectuent toujours par trois?

Tout à fait, l'équipe se renouvelle par tiers chaque année : trois nouveaux pilotes arrivent et trois pilotes partent. Cela se fait depuis un certain temps maintenant. Il est cependant déjà arrivé que l'équipe soit ponctuellement « gelée », par exemple dans le cadre de tournées à l'étranger. L'équipe en place est alors conservée par manque de temps disponible pour intégrer de nouveaux pilotes, comme en 2017 lors de la tournée américaine.

Ce n'est pas anodin d'accueillir trois nouveaux pilotes. A chaque début de saison il y a un triple challenge : un nouveau *leader*, trois nouveaux équipiers et une nouvelle démonstration. Entre nous, nous appelons cela « gravir l'Everest ». Ce challenge est fédérateur. Ces évolutions d'année en année évitent aussi aux pilotes de se reposer sur leurs lauriers, elles permettent de toujours rester sur le qui-vive. Je reste persuadé que ce fonctionnement favorise la sécurité des vols.

Le *leader* ne pouvant être remplacé, comment restez-vous au sommet de votre forme, notamment sans tomber malade ?

À quoi ressemble une préparation physique de la Patrouille de France ?

J'ai été malade seulement une fois cette année... Je pense qu'il y a une force vive au fond de chaque *leader* et au fond de chaque équipier pour ne pas être malade pendant son temps de présence. Lorsque les *leaders* remettent leur patch et quittent leur poste, ils tombent généralement malades dans la foulée, ils décompressent. Il y a bien évidemment une condition physique que l'on s'impose. L'hiver, on effectue deux vols et deux séances de sport par jour pour être bien dans son avion car c'est un match qui dure 20 à 25 minutes à chaque fois. Il faut être en forme en matière de posture, d'endurance et de résistance physique. Les journées sont longues, surtout l'été lorsqu'on se lève à 8 heures et que l'on finit à 22 ou 23 heures après être allés à la rencontre du public. Pour tenir toute l'année, les séances de sport nous aident énormément à renforcer notre condition physique générale. Nous prenons tous soin de nous car nous sommes tous indispensables. En effet, un équipier qui tombe malade est

remplacé par Athos 9 (le remplaçant). Pendant ce temps, l'équipier ne va pas progresser et Athos 9 ne pourra pas mener à bien sa mission d'accompagnement de la Patrouille au sol. Il faut donc faire très attention : Vitamine C, Magnésium... (rires).



PHOTO DE LA VISITE DU COMITE AERONAUTIQUE ET ESPACE DES JEUNES DE L'IHEDN

Prospective

Cette question est plus liée au cœur de notre association : la Patrouille de France peut-elle avoir un rôle stratégique au niveau international ?

Je ne l'avais pas préparée celle-là (rires)... C'est une question intéressante. Je suis persuadé que oui ! La Patrouille de France est un outil militaire, qui, comme tous les autres, reste à la disposition du pouvoir politique. Cette patrouille dispose de pouvoirs fabuleux, pouvant rendre de grands services sur les plans diplomatiques, militaires et industriels. Ce n'est pas seulement un spectacle dans le ciel, une chorégraphie pour plaire aux Français. En effet, la patrouille d'un pays est la représentation du savoir-faire de son armée de l'air, de son industrie aéronautique et de son excellence. Il s'agit d'un porte étendard d'une grande valeur. Les Anglais, par exemple, l'ont bien compris. Ils ont mis en place une stratégie et la déploient de manière régulière à l'étranger, avec un plan de communication et de rayonnement planifié. En France, nous disposons encore d'une marge de progrès, sur le plan national évidemment, mais aussi à l'international. C'est un outil militaire sans effet militaire au sens propre mais que l'on peut utiliser pour défendre nos intérêts.

La Patrouille de France présente également un aspect stratégique dans notre pays en redonnant aux citoyens la fierté d'être français. Une phrase que j'adore et que l'on entend assez souvent sur les meetings : « Vous savez, vous m'avez redonné envie et vous m'avez redonné la fierté d'être français. »... C'est juste fabuleux, même si ça n'obéit à aucune logique comptable, je le conçois. Et d'ailleurs c'est dommage que l'on n'arrive pas à le traduire dans des indicateurs pour montrer à quel point notre patrouille est indispensable. Que c'est beau de participer à la fédération de notre Nation ! En résumé, avec tous les beaux pouvoirs qu'elle possède, oui, la Patrouille de France a un rôle stratégique, qui mérite d'être développé en France et à l'international. Les retombées de la tournée américaine ont d'ailleurs été excellentes !

Est-ce que les autorités supérieures écoutent votre discours ? Le message est-il compris ?

Oui bien sûr. Certaines stratégies sont d'ailleurs en cours d'élaboration. On progresse chaque année dans l'utilisation de l'outil Patrouille de France. J'aimerais plus tard amener ma pierre à l'édifice pour renforcer cette stratégie.

On est dans une logique de rentabilité, d'optimisation, de rayonnement et je pense que cette saison nous permet d'être présents dans des endroits clés et stratégiques, où nous pouvons mettre en avant l'industrie, la culture et l'armée de l'air française. Il ne s'agit pas seulement de se rendre à des meetings aériens, il s'agit aussi d'être au bon endroit au bon moment.

Comment imaginez-vous le futur de la Patrouille de France ? Selon vous, quels sont les défis qu'elle devra relever dans dix ans ?

Je vois le futur de la Patrouille de France avec une stratégie encore plus anticipée, plus claire et peut-être avec un engagement encore plus réfléchi. J'espère également qu'elle effectuera des tournées à l'international afin d'approfondir une stratégie de l'utilisation de l'outil à l'international.

Les défis à relever ? Il y en a un évident : le renouvellement de l'avion. L'Alpha-jet a 40 ans et les plans sont faits pour qu'il vole bien au-delà de 2030. C'est un avion fabuleux d'ailleurs ! Les gens disent toujours : « Il vieillit votre avion. » Justement, lorsque l'on continue à traverser les océans avec un avion qui a 40 ans, cela montre tout simplement ce que notre industrie française a su réaliser : du matériel de première qualité. Et là, si vous posez la question purement technique au pilote : « Quel avion voudriez-vous en remplacement de l'Alpha-jet? », il vous répondra : « Un Alpha-jet ! » (sourire). Je ne suis pas du tout qualifié pour aborder les plans qui se profilent concernant son remplacement - et je n'en ai même pas connaissance - mais j'espère que la Patrouille de France perdurera sur un nouvel avion dans le futur. C'est vraiment mon souhait le plus cher et c'est le principal défi à relever.

A l'heure des grandes questions environnementales de notre société, imaginez-vous une Patrouille de France volant sur avions électriques ?

J'imagine que la Patrouille de France volera sur ce type d'avions à condition qu'ils aient été achetés par l'armée de l'air. Le jour où la technologie nous permettra d'avoir des vecteurs aériens électriques adaptés, la Patrouille devra s'en inspirer. Je pense néanmoins que ces années sont encore lointaines, même si certains avions de voltige sont déjà électriques ! Quoiqu'il en soit, les progrès dans ce domaine permettront peut-être un jour de concevoir des avions de combat électriques. Je ne sais pas si je serai encore de ce monde, ça me paraît quand même bien éloigné au regard des performances exigées pour un vecteur de combat, mais je ne suis pas ingénieur et je ne m'aventurerai pas plus dans cette réponse.

Face au défi du recrutement dans les armées, le métier de pilote de chasse est-il toujours attractif pour les jeunes ?

Le risque est de rendre ce métier, avec la Patrouille de France, trop élitiste et trop inaccessible. C'est aussi notre métier premier de faire du recrutement ! Le message que j'aimerais faire passer aux jeunes est le suivant : les personnes qui font partie de la Patrouille de France sont des personnes on ne peut plus *lambda*, on n'est pas tous super bons en mathématiques ni en sport. Il faut démystifier cet univers. Si l'on n'est pas attractif et que les jeunes doutent, et bien... j'aurais vraiment envie de parler avec eux. Je reste persuadé que le métier de pilote de chasse reste le plus beau métier du monde, tant humainement que techniquement, sans parler de l'expérience vécue. J'espère vraiment que ce métier continue de faire rêver.

De même ; notre rôle est de faire connaître des métiers que l'on évoque moins souvent. Un grand nombre de très beaux métiers sont présents au sein de l'armée de l'air. À notre époque – qui est de mon point de vue est un peu plus individualiste et où il y a une fuite du temps en avant – les armées donnent encore ce sentiment d'appartenance à un corps pour une mission commune, quelque chose de beau, quel que soit le métier. Cela donne un sens à sa vie et à ce que l'on veut en faire. J'espère que les jeunes ont conscience de la richesse des carrières proposées au sein des armées aujourd'hui. Il faut parler du pilote, évidemment, mais aussi de l'équipe qui l'entoure ! La Patrouille de France, c'est une équipe qui regroupe l'ensemble des spécialités qui existent dans l'armée de l'air : mécaniciens, motoristes, armuriers, spécialistes communication, agents d'opération, officiers administratifs... C'est tout un petit monde qui œuvre tous les jours pour son bon fonctionnement, il n'y a pas que les pilotes ! Cette petite équipe se déploie chaque week-end et, pour nous tous, quelle que soit notre spécialité, ça reste une aventure incroyable.

C'est cette aventure fabuleuse que l'on vit au sein de l'armée de l'air que l'on souhaite montrer aux jeunes ! Je ne suis pas certain que beaucoup d'entreprises offrent de telles perspectives et de telles opportunités d'exotisme tout en servant leur pays. Le patriotisme, on ne l'entend plus beaucoup dans les médias de nos jours, et pourtant, ce n'est pas un gros mot ! Et c'est

faire preuve de patriotisme que de s'engager tout en vivant une aventure extraordinaire. Et cette aventure, il n'y a que dans les armées que l'on peut la vivre.

Quel conseil donneriez-vous aux jeunes qui voudraient s'engager dans la défense ?

Pour être vraiment épanoui, il faut s'engager par passion. Pour rebondir sur ce que j'ai dit avant, ce qui motive, c'est l'aventure humaine. Cet accent sur le groupe et le travail d'équipe va à rebours de l'individualisme ambiant et de la fuite en avant, parce qu'on a cet esprit de corps et des missions qui ont du sens ! C'est quelque chose qui, je pense, est de plus en plus rare. C'est aussi une carrière exaltante. Si je devais parler aux jeunes, je leur dirais : « Rentrez dans la défense avec passion, avec l'envie de servir et vous ne serez pas déçus ».

Remerciements :

Les Jeunes IHEDN, et plus particulièrement le comité aéronautique et espace, remercient grandement le commandant Clément pour sa disponibilité, sa transparence et sa volonté de communiquer auprès des jeunes sur la Patrouille de France et l'outil qu'elle représente. Nous le remercions d'avoir su transmettre avec beaucoup d'enthousiasme sa passion et de nous avoir offert ce moment de partage.

Nous remercions le capitaine Arnaud et l'aspirant Lillian (respectivement officier communication et adjoint officier communication de la Patrouille de France) d'avoir permis et facilité cette interview. Nous remercions également l'équipe de dépannage de la Patrouille de France, et plus particulièrement l'adjudant Nicolas, pour la visite du hangar des Alpha-jet et les explications techniques associées. Enfin, nous remercions toute l'équipe de la Patrouille de France et la base aérienne 701 de Salon-de-Provence pour l'accueil dont nous avons bénéficié en ce mardi 2 avril dernier.

A la suite de l'évènement du 25 juillet dernier, nous souhaitons un prompt rétablissement au capitaine Jean-Philippe (Athos 2), que nous espérons revoir très bientôt au cockpit de son avion. Nous tenons également à souligner la grande rapidité avec laquelle la Patrouille de France a repris ses représentations après l'accident. Cette attitude illustre de manière forte la solidarité du groupe à laquelle fait référence le commandant Clément.



« Tant qu'on n'a pas tout donné, on n'a rien donné. »

Georges Guynemer



publication@jeunes-ihedn.org