



Fox Hôtel Charlie Sierra Alpha^{*} vous salue bien !!...

Antoine Crochon est un pilote de voltige qui monte... Si on peut dire, puisque cette discipline consiste justement à ne jamais rester bien longtemps sur la même trajectoire ni dans la même position. Passionné très jeune par l'aviation, Antoine est du genre qui a la bougeotte. Profitons d'une de ses pauses sur le plancher des vaches pour rencontrer ce pilote chartrain très sympathique.

Antoine Crochon est né le 9 avril 1986. Il commence à voler dès l'âge de 13 ans, un virus contracté très tôt donc !! Il faut dire que papa est pilote privé et l'emmène régulièrement « faire des tours d'avion ». A

l'issue de ses études et en parallèle de sa passion, il débute une carrière dans le monde de la radio au sein du Groupe Lagardère, mais se voit contraint de ralentir ses activités de pilotage, faute de moyens suffisants. La passion est cependant la plus forte, et il décide de se lancer en tant que professionnel. Il effectue les démarches, suit les formations, et le voilà bientôt pilote professionnel à l'âge de 25 ans. Mais il ne s'arrête pas en si bon chemin, et passe la formation d'instructeur deux ans plus tard, en 2013.

Antoine a débuté la voltige aérienne très jeune là aussi, effectuant ses débuts dès 14 ans à Chartres au sein de l'école de

voltage de Catherine Maunoury, double Championne du Monde de Voltage 1988 et 2000. Il fut en outre formé, puis entraîné par Nicolas Ivanoff, membre de l'Equipe de France de Voltage championne du Monde à Toulouse en 2000, et qui pilote aujourd'hui dans le Championnat du Monde Red Bull Air Race. Discipline passionnante et particulièrement spectaculaire, la voltage est aussi physiquement éprouvante, principalement du fait des accélérations qu'elle fait subir au corps du pilote. Ces accélérations se mesurent en nombre de « g », g étant la valeur de l'accélération de la pesanteur terrestre. « On distingue les g positifs, qui vous écrasent au fond du siège par exemple lors d'un looping » comme nous l'explique Antoine, « et les g négatifs, où seules les bretelles du harnais vous empêchent de décoller du siège ». Dans ce dernier cas, il n'y a pas grand-chose à faire. « Dans le cas des accélérations positives en revanche, le sang afflue dans les jambes. La parade consiste alors à contracter les abdominaux



et à gainer la ceinture abdominale ». A noter qu'en voltage, les accélérations sont plus intenses qu'à bord d'un avion de chasse, mais durent moins longtemps. C'est pourquoi les combinaisons « anti-g », utilisées par les pilotes de chasse pour contrecarrer l'afflux sanguin ne sont pas utilisées en voltage. Mais la discipline est cependant exigeante, et nécessite une excellente condition physique, ainsi qu'une bonne hygiène de vie. Du coup, les fast foods et les sodas gazeux sont à proscrire...



Plusieurs catégories existent en fonction du niveau des pilotes. Pour chaque catégorie, le règlement impose des valeurs d'accélérations mini et maxi. Dans le cas de la catégorie Promotion dans laquelle évolue Antoine (voir ci-après), les évolutions doivent s'effectuer dans la limite de $-3,8$ g et $+5$ g. Le pilote doit donc contrôler la force qu'il applique aux commandes, et limiter ainsi la violence avec laquelle il exécute ses figures. L'avion, quant à lui, est capable de supporter bien davantage, puisque l'Extra 300 LP que pilote Antoine est certifié de -10 g à $+10$ g. Attardons-nous un instant sur cet avion. Fabriqué par le constructeur allemand Extra Aircraft, il s'agit d'un modèle de voltage d'entraînement et de compétition de haut niveau. Il utilise abondamment le carbone, et sa structure renforcée dispose d'un longeron (poutre qui relie et renforce l'intérieur des ailes) lui aussi particulièrement résistant. Quant à la motorisation, forte de plus de 300 chevaux, elle permet à cet



avion de 650 kg de disposer d'un rapport poids/puissance bien au-dessus de la moyenne, et surtout bienvenu pour l'exécution de certaines figures.

En voltige comme dans nombre de disciplines « techniques », le nerf de la guerre c'est bien sûr l'argent. D'autant que l'avion sur lequel évolue Antoine est un modèle particulièrement sophistiqué, et dont le coût de l'heure de vol est très élevé. Pour reprendre la voltige en compétition, il lui fallait réunir un budget conséquent. C'est d'abord Mercedes-Benz Davis 28 qui a intégré la liste des partenaires d'Antoine, puis c'est le Groupe M2H qui lui a apporté son soutien. « *Une très très belle opportunité* » s'enthousiasme encore Antoine, « *puisque Jean Guyonnet président de M2H a décidé de mettre tout le poids de son groupe à ma disposition en finançant la totalité de la saison !!* ». Antoine a entamé la saison nationale en Promotion, avec désormais pour objectif la Coupe du Monde à l'horizon de 2 ou 3 années. Et il est apparu très tôt dans la saison qu'il allait pouvoir

passer au niveau supérieur dès l'an prochain. Pour ça, il lui fallait obtenir des notes au-dessus de 70%. Mais vous avez compris qu'Antoine n'aime pas lambiner en route. Et à la toute récente Coupe Sud disputée à Nîmes à la mi-juillet, c'est la note de... 75% qu'il a dépassée. Ce qui l'autorise à être admis en Coupe Nationale 2 dès cette année.

Encore une belle étape qu'il aura franchie en un éclair. Au train où vont les choses, et compte-tenu de la vitesse de progression qui est la sienne, gageons qu'Antoine Crochon comptera très bientôt parmi les sportifs euréliens évoluant au plus haut niveau.

**L'avion que pilote Antoine Crochon est immatriculé F-HCSA, qui s'épèle « Fox Hôtel Charlie Sierra Alpha » en alphabet aéronautique.*