

# Genèse d'un pilote d'essai

## Première partie

Jean-Marie Saget<sup>†</sup> (EA49 - Brachet)

Nous publions la première partie des mémoires du fameux pilote d'essai que fut notre grand Ancien décédé en mars 2020, proposées par son fils Claude (EMA79 - Ségala). Elle raconte ses débuts de pilote, jusqu'à sa formation aux États-Unis.

### Les débuts

Je suis né le 17 mars 1929 à Paris, de parents bourguignons. Tous nos ancêtres répertoriés sur les registres paroissiaux n'avaient pas beaucoup bougé du coin de plaine au nord-est de Dijon. J'ai reçu l'éducation de la plupart des petits Français de l'époque, encore toute marquée par la Grande Guerre: mon père, mes oncles (ceux qui ont survécu) me racontent leurs histoires. Paul Déroulède, auteur de chansons patriotiques, ne paraît pas encore démodé. Dieu, Patrie, respect de l'autorité sont les principes indiscutés dans l'entourage familial.

Jeunesse studieuse, partagée entre Paris et la Bourgogne, avec en toile de fond la période troublée du Front Populaire, la guerre civile d'Espagne et la Deuxième Guerre mondiale, événements vécus en spectateur (j'ai onze ans lors de l'invasion en juin 1940) mais qui m'ont fortement marqué, comme tous les jeunes de ma génération.

Mes premiers contacts avec l'aviation remontent très loin: mon père, très intéressé par le sujet, m'emmène à un meeting d'aviation, sans doute au polygone de Vincennes, dont je n'ai gardé que le vague souvenir d'une immense foule et d'avions faisant de « l'acrobatie », puis sous une grande tente au Bourget, où est exposé un ANT monomoteur (russe) qui vient de battre un record de distance. J'ai même le privilège – vu mon très jeune âge et ma petite taille –

de monter dans le fuselage arrière. Mais au printemps 1936, mon père rapporte à la maison quelques revues d'aviation, sans doute à l'occasion du Salon de l'aéronautique qu'il est allé visiter: *L'Air*, *l'Air pour les Jeunes*. C'est pour moi la révélation: je veux être aviateur.

Si à cette époque il n'y a pas la télévision et si la radio est encore peu répandue, les magazines pour la jeunesse, les journaux, sont tout imprégnés d'histoires d'aviation, des exploits des aviateurs qui ne peuvent qu'enflammer les enthousiasmes. Je découvre dans l'hebdomadaire *Pierrot* une bande dessinée, *Parlons d'aviation*, où j'apprends très tôt les bases de la technique aéronautique et du pilotage. Le jour venu de passer à l'action, tout ceci emmagasiné depuis longtemps, me paraîtra tout naturel – importance de la préparation psychologique. *Parlons d'Aviation* était en fait un extrait du *Manuel de pilotage des avions militaire et maritime*, illustré par Marcel Jeanjean. Une excellente introduction au vol à voile se trouvait dans le *Journal de Mickey*, dans une autre bande dessinée: *Les Conseils du chef pilote*.

### Constructeur d'avions amateur

Après la construction de quelques modèles réduits, je passe, en 1939, à la réalisation d'un petit avion grandeur nature qui, suspendu aux poutres d'un grenier, devait servir de *Link Trainer*, puis des

modèles dont la propulsion devait être assurée par un moteur de motocyclette. Bien que trop lourds pour avoir jamais une chance de décoller, j'aurai là une utile confrontation avec les problèmes constructifs. Voler devient une obsession. Les avions alliés se font de plus en plus nombreux dans le ciel français.

En 1941, attaque nocturne des usines Renault de Billancourt, et de l'Air Liquide. Un peu inconsciemment, nous fiant à la précision des bombardements anglais, nous admirons la féerie des fusées éclairantes, vertes puis rouges, qui marquent l'objectif.

La fréquence des alertes devient telle que la sirène, pourtant proche de notre logis, ne nous réveille même plus. Au cours de l'hiver 1943-1944, je vois un jour un imposant défilé de trois cents B-17 qui survolent Paris, au cap retour sur l'Angleterre, imperturbables malgré les obus de la Flak qui éclatent, balisant leur chemin de petits nuages noirs. Le 6 juin 1944, nous avons droit à huit alertes dans la journée, et le soir à un spectacle aérien de choix: des B17, des chasseurs et douze Mosquito qui attaquent en piqué la gare de Massy-Palaiseau. En Bourgogne, précédant les troupes alliées, j'admire un carrousel de P-38 qui mitraillent la gare d'Is-sur-Tille – quelle élégance dans les lignes de cet avion –, puis les Spitfire aux cocardes françaises juste avant l'arrivée des troupes de la 1<sup>re</sup> Armée.

Enfin, à la sortie de la guerre, je me plonge dans une étude sérieuse de la technique





Le planeur ES 1A sans siège le 31 août 1947 prêt au départ, puis modifié en ES II dès 1948 avec siège, calculé par J.-M. S. à 18 ans.

aéronautique par les livres de Sup'Aéro que je trouve au Conservatoire des Arts et Métiers. Je suis les cours de M. Toussaint, patron de la soufflerie de Saint-Cyr, en « séchant » le dernier amphi du samedi au collège Lavoisier où je suis en train de préparer mon baccalauréat.

Fin 1946, je m'inscris à l'aéro-club Géo André grâce à quelque argent de poche que j'ai pu me faire en cueillant du houblon au cours de l'été, puis en donnant des leçons à de jeunes écoliers, et le 14 novembre a lieu mon premier vol, sur Caudron C800, à Saint-Cyr-l'École, avec Madeleine Renaud (qui n'est pas l'actrice). Après dix ans d'attente – autant dire l'éternité pour un jeune de mon âge –, le rêve se matérialise, me voici en l'air, je survole les champs. C'est un aspect tout différent du monde que je découvre, mais deux minutes plus tard, c'est déjà fini (le lancer au treuil ne nous propulse guère qu'à cent cinquante mètres de hauteur) et, pour ce vol de familiarisation, je n'ai même pas eu le droit de toucher les commandes!

Mais je connais par cœur les manœuvres et je brûle d'impatience de recommencer. Et le jeudi, patiemment, je passerai toute la journée à remettre en batterie les planeurs pour le lancer suivant dans l'espoir de faire deux vols de deux à trois minutes. Dans ces conditions, la progression est lente et comme je suis absent en été pour cause de vacances familiales, je n'arrive jamais au nombre de lancers exigés pour le lâcher, qui augmente plusieurs fois suite à quelques graves accidents.

### Entre cours au collège et para

Je me polarise tant sur le sujet que mon travail scolaire s'en ressent. Le surveillant

général du collège – vieux soldat qui avait perdu un bras à la Grande Guerre et qui avait son franc-parler –, ayant appris mon peu d'assiduité lors de certains cours et ma passion pour l'aviation, me dit un jour qu'il allait m'infliger une exclusion :

« On va vous donner des congés, comme ça vous pourrez faire des vols à longue distance! »

Parallèlement, je m'entraîne au saut en parachute à la tour d'entraînement érigée sur un petit terrain de sport à la porte de Choisy. Mes parents, qui auraient préféré me voir me diriger vers l'enseignement, suivent cela d'un œil un peu inquiet. On en est encore à l'image de *L'Aviateur* d'avant guerre, casse-cou et bringueur... Passé le bac maths en 1948, je veux m'engager dans l'Aéronavale, qui recrute alors, pour devenir second-maître pilote. J'ai tellement envie de voler! Ma famille insiste pour que je prépare l'École de l'Air de Salon-de-Provence et, heureusement discipliné, j'obtempère.

Début 1947, m'appuyant sur mes études aéronautiques, je calcule un planeur ultraléger (avant la lettre) à la norme 2004B, avec quelques erreurs du reste. Je le construis en trois semaines pendant les grandes vacances. Il pèse 26 kg pour une envergure de 7,30 m. Il n'y a pas de patin et il faut courir pour décoller. Soit absence de vent, soit mauvaise technique, je n'arrive pas à décoller. Je reprends l'affaire l'année suivante. Cette fois, le pilote est assis, actionne des gouvernes et l'ensemble est tiré par une voiture – la B2 Marche ou Crève de mon vieux copain Denis Belin. Cette fois, c'est l'envol, mais au bout d'une dizaine de mètres, il faut arrêter, car nous arrivons à la lisière d'un bois de sapins – puis c'est la fin des vacances.



En tenue d'aspirant le 3 janvier 1950.

### Premier solo

En 1948, un stage d'été voit mon premier vol solo. Lâcher sur Nord 1300 (version française et un peu abâtardie du Grunau Baby). Instant inoubliable que connaissent bien les aviateurs. Je largue à 180 mètres. Au premier virage, la bille part dans le coin, car la direction est beaucoup plus efficace que sur le lourd C800. Je me pose à l'issue d'une PTS et me fais remonter les bretelles pour avoir viré un peu bas. Deuxième vol: même manœuvre (j'éprouve une grande réticence à sortir les « volets » (aérofrenes) car ainsi je gaspille de l'altitude, et de précieuses secondes de vol, et puis j'aime la manœuvre); cette fois, je me fais tancer vertement.

Quelques semaines plus tard, après avoir spiralé plusieurs minutes dans du « zéro » à la verticale du treuil, je me présente un peu près latéralement du C800 occupé par Madeleine Renaud et un élève. Au dernier moment, je n'ose plus virer car l'aile haute viendrait en collision avec celle du C800. Je choisis de toucher aile basse en virant vers le C800, volets sortis... Le nez de mon N1300 s'arrête à un mètre du cockpit du C800. Je sors, pas très fier. Madeleine Renaud prend heureusement ma défense face à l'ire du chef pilote, Raymande :

« Oui, c'était dangereux, mais il spirale très bien... »

Aux vacances suivantes, après avoir modifié mon planeur pour en avancer le centrage, je me fais tirer par la vieille B14 familiale. Le planeur décolle très franchement, à 20 km/h environ. Après un palier d'une vingtaine de mètres entre un et deux mètres de haut, comme mon père ne semble pas vouloir accélérer – il craint pour la suspension de sa voiture dans les friches –, j'amorce une montée. À ce moment, mon père ralentit à cause

► d'une saignée entre deux champs et, en perte de vitesse, nez haut, poussé par un léger vent de la gauche, le planeur part en vrille à droite. « J'atterris » sur le dos; roulé-boulé. Pas de casse pour le pilote, mais le planeur est bien abîmé... Il ne revolera plus.

Parallèlement, je prépare l'École de l'air au « Baz Louis », sous la férule du célèbre « Petit Père » Nicolas qui dirige d'une main de fer la classe de Navale A. Travail acharné – loisirs nuls –, de plus, en début d'année il y a quelques bahutages de la part des anciens (entendez des redoublants), qui s'ajoutent aux obligations purement scolaires et rendent la vie dure aux jeunes « Poussins » et « Fistots ». Heureusement, je trouve en Pierre Willefert (Willie), exilé lillois qui deviendra mon grand ami des bons et des mauvais jours, un fanatique d'aviation avec qui je partagerai espoirs et doutes. J'ai décidé de ne présenter que le concours de l'École de l'air, ce qui chagrine le Petit Père, très attaché à l'École navale.

« Mais, Saget, vous devriez présenter aussi Navale.

- Non, monsieur. »

Il me le pardonnera plus tard quand, à ma grande surprise, j'arrive premier au concours écrit (un soldat du ministère nous communique les notes, inscrites à la main sur un minable petit cahier d'écolier!), puis à l'oral. Signe du destin déjà. Je m'estime comblé. Mais je suis loin d'imaginer ma future carrière!

### Élève officier

Le 1<sup>er</sup> octobre, j'intègre le « Piège » avec toute la promotion 1949. Changement brutal de décor. Sitôt revêtu la tenue militaire, nous sommes pris en main vigoureusement par notre encadrement: école du soldat le jour, dans la chaleur et sous l'assaut des moustiques. La nuit, nos anciens de la promotion 48 prennent un malin plaisir à nous réveiller au cours de notre premier sommeil et se livrent à nos dépens à mille facéties – les « bahutages traditionnels ». Lors de la visite médicale, le médecin-chef, le capitaine Salvagnac, note que j'ai l'air un peu fatigué:

« Bah! Guynemer ne satisfaisait pas les normes. »

À quoi tient une carrière!

Les cours scientifiques qui nous sont dispensés exigeraient une certaine concentration. L'ambiance n'y est pas. Je les ignore délibérément. En revanche, ce premier contact avec l'Armée de l'air est l'occasion de rencontrer nombre de personnages

curieux, bien différents de ceux que j'avais côtoyés jusque-là. La chambrée que j'occupe avec neuf autres jeunes poussins – le Bloc 1 – est un petit monde très divers: Henri Gimbert, que je comprends à peine en raison de son fort accent pied-noir et qui nous lit les lettres de sa fiancée; Marcel Sandillon, élève-mécanicien tiré à quatre épingles, qui connaît par cœur le règlement militaire; son collègue Guy Mouly, « Guitou », qui est « d'Agen même », ce qu'il dit avec un délicieux accent, nettement plus poète, et qui joue du violon; Jean-Louis Montagnan, 1,59 m fort, déclare-t-il, qui, lui, préfère la trompette, ce qui occupe nos heures d'étude qui ne sont pas consacrées à la lecture des romans du Fleuve Noir.

### Enfin le pilotage!

Après six mois, commence enfin le pilotage, à raison de plusieurs demi-journées par semaine sur le terrain caillouteux de La Jasse. Comme les avions (des Morane-Saulnier MS315) n'ont pas de frein, en début de séance, le chef moniteur laisse tomber une touffe d'herbe et parallèlement au vent ainsi déterminé, il fait mettre en place deux carrés de toile d'avion maintenus par des galets: c'est la piste du jour – à gauche les décollages, à droite les atterrissages.

Nous sommes rapidement lâchés sur des machines simples, solides et pas bien difficiles. Croisière à 110-115 km/h à 1200 t/min. Toutefois, le roulage présente quelques difficultés. Une fois, désespérant de faire tourner son

avion pour l'amener du côté atterrissage vers le côté décollage, Maurice Holtz descend de son siège, parachute aux fesses, prend la queue de son avion, le tourne de 90 degrés, remonte dans l'avion, le tout en marche, et repart...

« *Pilotastro!* », s'exclame son moniteur qui a vu de loin la manœuvre. Notre camarade « Babo » Castellano, recordman de la promotion en jours d'arrêts, lui, prétend que le Morane 315 ne décroche pas:

« Mais si, Babo!

- Non, je te parie! »

Et nous voyons un 315 en approche, à un badin apparement très faible, qui s'enfoncé et finit par partir sur une aile. Le train gauche (pourtant le train du Morane est très tolérant!) se casse à l'impact. Babo sort de là, hilare, en criant:

« *Eh bien, j'y crois!* »

J'effectuerai 34 h 20 de vol. C'est peu, mais nous touchons pratiquement à toutes les disciplines, PSV, patrouille, voltige, ce qui nous sera précieux par la suite. Malgré ce peu de vols, je passe entre les mains de sept moniteurs. L'un d'eux, le sergent-chef Keribin, me prend un matin en Morane 230 et me fait subir une quinzaine de tonneaux déclenchés. Au dernier, c'est moi qui déclenche. Je rends mon petit-déjeuner à la nature. L'un de mes anciens moniteurs, l'adjudant Diaz, un excellent homme par ailleurs, me dit: « *C'est dommage, vous n'étiez pas mauvais. Vous ne serez pas chasseur.* »

Sans commentaire.

À la rentrée des permissions d'été 1950,



Vol solo sur MS 315 au départ de La Jasse (aujourd'hui Salon-Eyguières) en 1950.





Impressionnant alignement de T-6 sur une base du Training Command aux États-Unis.

couple de théâtre: la promotion part en Amérique à Noël pour y subir l'entraînement aérien. Explosion de joie. L'Amérique, c'est alors à nos yeux le Pays de cocagne. Au cours du dernier vol en solo, je donne rendez-vous à mon ami Gimbert derrière les Alpilles et là, bien cachés aux vues, nous nous octroyons une séance de poursuite/combat en rase-mottes, l'aile à deux mètres du sol, tournant autour d'une ferme abandonnée... Heureusement, il n'y a pas de casse et personne n'a rien vu...

### Cap sur les USA

9 décembre 1950: nous embarquons sur le paquebot de Grasse au Havre. Jours de vacances de millionnaires, sans obligation militaire, cuisine merveilleuse (surtout comparée à celle du mess de l'École de l'air), vins fins et champagne à tous les repas. Les maîtres d'hôtel sont effarés par ce que nous ingurgitons. Mais à vingt ans, on a toujours un peu faim. Toutefois, au large de Terre-Neuve, nous essayons une bonne tempête qui dure 48 heures, et qui diminue sensiblement le nombre de convives. Je finis par me retrouver seul à table, les camarades s'éclipsent discrètement les uns après les autres.

Enfin, le 18 décembre, nous voici à quai à New York. À nous l'Amérique!

Cependant, le colonel Ladousse<sup>1</sup>, responsable du DAEU (détachement aux États-Unis) monte à bord et réunit les élèves du Piège:

« Ici, vous allez vous faire brimer, et cela vous fera du bien! »

On ne saurait être plus accueillant. Nous voilà déjà de moins bonne humeur.

Voyage en C-47 toute une nuit pour arriver à Connally AFB, au Texas, près de la ville de Waco, aux confins du désert. Je compte soixante rangées de quatre T-6 sur le parking qui fait toute la longueur de la piste – et ce n'est qu'une des écoles du *Basic Command*...

Le *Training Command*, en ces temps de croissance rapide du NATO, est vraiment la tour de Babel: beaucoup de Français, des Norvégiens, des Belges, des Danois, des Italiens, bientôt des Allemands et même, paraît-il, des Yougoslaves portant l'étoile rouge, en pleine guerre de Corée! Avec quelques Américains au milieu de tout cela. À Waco, nous trouvons des Norvégiens qui nous ont précédés de quelques semaines, des Belges viendront se joindre à nous début janvier, qui seront le ferment de la pâte; toujours prêts à faire un coup. Dès leur premier week-end à Waco, ils « empruntent » la voiture de leur officier d'encadrement, le capitaine Labye, qui n'est pas un triste non plus; comme on aurait pu s'y attendre, ils ont un accident, mais comme la voiture peut encore rouler, ils la ramènent discrètement là où ils l'ont prise. Bien sûr, le capitaine Labye n'est pas dupe...

### La vie à Connally AFB

Nous habitons des baraquements qui datent sans doute de la guerre, à quarante par chambrée dans des lits superposés. L'espace vital est limité et l'on mélange au hasard élèves officiers et élèves sous-offi-

ciers. Quelques semaines d'accoutumance avec des cours d'anglais (certains d'entre nous n'en ont jamais fait...), PT (*physical training*, en carré de douze fois douze) et drill américain. Bientôt, les manœuvres « par le flanc » n'ont plus de secret pour nous. Dans le cadre du système des classes, nous sommes soumis à nouveau aux brimades de nos anciens, qui viennent d'entrer dans l'*Air Force* quelques semaines avant notre arrivée. Cette subordination à de jeunes Américains un peu fayots passe mal, pour nous qui avons déjà plus d'un an d'ancienneté. Bien sûr, nous ne comprenons la langue du pays que quand cela nous arrange. « *Les chevaux, on arrive à les dresser, mais les Français, ce n'est pas possible!* », se lamentent nos *upper classmen*. « *Sound off!* » et nous chantons *Les Gaulois sont dans la plaine* et d'autres chants que la décence m'interdit de rapporter et dont nos US voudraient bien connaître la traduction.

Un moment, les US envisagent de nous confisquer nos poignards – un Français s'est suicidé sur une autre base école, alors ils craignent le pire de la part de gens armés! Nous gardons nos poignards après avoir expliqué que c'est Napoléon qui a créé l'École de l'air (vous savez, les ballons de la bataille de Fleurus) et inclus les poignards dans la tenue – et les US ont la plus grande admiration pour tout ce qui est ancien, et surtout Napoléon...

Les cours théoriques sont très faciles mais en général excellents, particulièrement les cours moteur et météo que nous venons de subir au Piège et que nous retrouvons sous l'angle essentiellement pratique de l'utilisation en vol. Foin du cycle de Baud de Rochas ou de la loi de Buys Ballot; je crois que nous retiendrons plus facilement les enseignements essentiels.

Malgré les difficultés de la langue pour certains élèves-pilotes et les traductions assez rudimentaires de quelques interprètes, les Français obtiennent d'excellentes notes aux tests. Un interprète hollandais « traduit » ainsi, avec un fort accent: « *Et alors le "piston" (prononcé à l'anglaise), il pousse sur la rôde (la bielle) et fait tourner le crankshaft* ».

Après tout, c'est une manière comme une autre d'apprendre les termes! ■

(à suivre)

1- Cf. *Le Piège* n° 238 p. 26 : Les French cadets en formation aux USA.

# Genèse d'un pilote d'essais

## Deuxième partie

Jean-Marie Saget\* (EA49 - de Seynes)

Nous poursuivons la publication des souvenirs du fameux pilote d'essais proposés par son fils Claude (EMA79 - Ségala) avec la fin de sa formation aux États-Unis et ses débuts dans l'Armée de l'air.

Enfin commencent les vols en mars 1951 à Connally AFB, à raison d'une demi-journée par jour par demi-classe, du lundi au vendredi. Formidable! J'ai comme instructeur le *captain* Hicks, un grand blond, qui a été pilote de P-47 pendant la guerre (il est rentré une fois en Angleterre avec deux cylindres en moins: « Ça tournait un peu rough mais ça a tenu! »). L'ennui est que ce garçon, sympathique par ailleurs, ne vient pas très souvent au travail. Il s'intéresse sans doute plus à son *blue monster*, un sedan flambant neuf, qu'à faire de l'école sur T-6. Si bien que je vole avec neuf moniteurs différents dans les 19 heures de vol qui précèdent mon lâcher. Mon expérience antérieure sur Morane me sera bien utile pour surmonter ce handicap. Le *captain* Hicks, après avoir assuré mon lâcher, viendra quand même encore plusieurs fois. Un jour, à ma grande joie, il entreprend de me démontrer la voltige.

### Voltige sur T-6

Au briefing, toutefois, il me déclare:

« La voltige, je n'aime pas beaucoup ça, mais la subir, je n'aime pas du tout! »

Nous voilà en l'air. Il me montre un tonneau barriqué et me passe les commandes. C'est sans doute assez réussi puisqu'il me dit:

« Next time, you practice solo. »

Puis vient la démonstration du looping; le premier, avec 180 mph, qui est la vitesse normale recommandée. Arrivé trois-quarts dos, l'avion déclenche:

« This one was no good. »

Je m'en étais rendu compte. Ça n'a pas l'air facile, me dis-je. Deuxième essai avec 190 mph. Nouveau déclenché trois-quarts dos. Réellement, c'est moins commode que sur le livre.

« We try another one. »

Cette fois, 200 mph en bas, ce qui en T-6 est vraiment un fort badin, qui demande un bon piqué. Miracle, ça passe. Et là, le *captain* Hicks conclut:

« Next time, you practice solo! »

Je n'avais toujours pas touché les commandes. Soudain je me sens moins sûr de la qualité de mon tonneau barriqué. Je n'aurai pas d'autre leçon de voltige, ce qui fait que je tâtonnerai longuement en essayant de reproduire les figures du *Flight Manual*, sauf une fois, vers la fin du Basic, où je vole avec le *first lieutenant* Murphy, un sanguin que nous surnomons « Le gros rouge ».

« Faites un Immelmann. »

Ce n'est pas très bon. L'avion déclenche un peu pendant le demi-tonneau et je sors à trente degrés de l'axe. « Goddamn shit », est le commentaire sur l'interphone.

« I'll show you one. »

Mon instructeur déclenche de la même façon et sort à quarante-cinq degrés de l'axe. J'entends: « Goddamn shit », cette fois hors de l'interphone. Nous en restons là.

Willie a maille à partir avec son instructeur, le *first lieutenant* Malpass. Un jour qu'il est plutôt découragé et après avoir subi des invectives particulièrement sévères, le voilà lâché à son tour. Ouf!

Comme je suis en quelque sorte orphelin,

j'ai droit à de longs vols solo. Le PFC (*Private first class*) qui tient les OPS me dit souvent en début de séance:

« You have your aircraft for the afternoon. »

Alors que faire, sinon de la voltige? J'essaye tant bien que mal les différentes figures; je demande aux copains comment on fait un tonneau lent. J'obtiens des réponses qui ne me satisfont aucunement sur le sujet. Une fois, tout en montant, j'observe un petit camarade, apparemment en solo lui aussi, qui s'exerce à la boucle ou au rétablissement. Son avion se détache parfaitement sur un de ces magnifiques cumulus texans dont les bords sont si nets qu'on les croirait coupés au couteau: demi-boucle – au sommet, déclenché et descente en vrille – sortie après environ deux tours, ressource et... rebelotte. Trois fois de suite avec le même résultat; puis je commence ma séance qui n'est certes pas pire...

### Le Basing Training s'achève

Un samedi matin, exceptionnellement, nous volons parce que sensiblement en retard sur le programme. Comme d'habitude, j'ai un avion pour la matinée. Couche continue à 2000 ft. J'aperçois un trou, assez petit, du côté de Prairie Hill. Arrivé là, je monte dans le trou – la couche est peu épaisse, parfaitement plate – quand j'arrive au-dessus, je découvre un essaim d'avions, une vingtaine, qui évoluent de façon indépendante dans un espace très limité pour ne pas perdre le trou... Les uns en virage serré, un autre fait une boucle pendant qu'un autre avion





J.-M. S. sur P-51 en virage, au-dessus de l'Alabama (hiver 1951-1952).



Photos collection Saget

J.-M. S. dans son F-47D (nouvelle désignation du P-47 Thunderbolt à partir de 1947, date de création de l'USAF).

encore passe au milieu en tonneau. Ah ces Gaulois! Bien sûr, je me joins à la fête pour exécuter ma propre séquence – un peu à l'écart quand même!

Le *Basic* s'achève en juillet par une chaleur torride (quarante à cinquante degrés à l'ombre des ailes, sur le tarmac). Les dernières semaines, nous volons à outrance. J'effectue dix heures entre le jour et la nuit, en quarante-huit heures. L'un de nos petits camarades, un peu fatigué, s'endort en cross-country de nuit. Il est réveillé par le changement de bruit de l'avion qui s'est mis en piqué... Notre copain Maurice Holtz, en roulage près du parking, de nuit, est absorbé par des battements de son tachymètre. L'aventure prend fin après que l'hélice de son avion a détruit la queue de l'avion qui le précédait et ce, sur plus de trois mètres. Il s'en sort quand même en faisant une déclaration devant le *Group Board*:

« Je suis venu en Amérique pour défendre le monde libre face au communisme... »

Pour ne pas décourager pareille bonne volonté, le *Group Board* l'absout (il faut dire qu'à l'époque, 25 % des Français votent communiste et on est en pleine guerre froide, sans parler de la Corée). En cross-country par nuit très noire, je m'amuse à faire un looping. Bien sûr, l'horizon déclenche et je suis un peu désorienté... Je termine le voyage bien sagement.

### À Craig AFB sur P-51 Mustang

À l'issue du *Basic*, 35 % des élèves ont été éliminés. La moitié de la Class B52 part à Williams AFB dans l'Arizona, sur T-33 et F-80, l'autre partie, dont je suis, fera son *Advanced* sur P-51 à Craig AFB. Les futurs

pilotes de Mustang sont un peu déçus de ne pas connaître le jet de sitôt, mais nous ne le regretterons plus, quelques mois après.

Nous rejoignons donc Craig AFB, en Alabama, par le train – vingt-quatre heures en chemin de fer, via la Nouvelle Orléans. Là, nous retrouvons des Français de la Class 51 G qui sont en transformation sur Mustang. Pour l'heure, nous commençons l'*Advanced Training* par soixante-cinq heures de T-6D – essentiellement PSV et patrouille.

Au 1<sup>er</sup> octobre, les élèves de l'École de l'air deviennent sous-lieutenants, ce qui améliore notre régime, déjà très assoupli par rapport au *Basic*.

Enfin, nous touchons au Mustang, courant novembre. D'abord quelques séances sur biplace puis le moniteur nous lâche avec une petite tape d'encouragement dans le dos.

L'avion est assez impressionnant pour les jeunes pilotes que nous sommes. Long capot de trois mètres de long – à la mise de gaz, la grande hélice tire très fort, on se sent poussé dans le dos, et il faut bien appuyer 50 kg sur le palonnier droit pour garder l'axe –, à l'atterrissage, les 130 mph en finale nous changent des 80 mph du T-6 et puis, il est recommandé de ne pas trop chatouiller les freins – plusieurs de mes camarades s'en apercevront à leurs dépens en faisant un pylône, d'autres préfèrent le cheval de bois. Mais quel merveilleux avion une fois en l'air – rapide, il atteint 320 mph à 25 000 ft avec la puissance de décollage (pression d'admission de 6 PSI, 3 000 t/min) pour un trait rouge à 340 mph – à 10 000 ft, j'arrête une fois un essai de palier à 350 mph car le

moteur vibre de façon inquiétante – le bruit du Rolls Royce Packard est une musique que j'aimerais entendre à nouveau. Le pilote est assis sur l'extrados de l'aile et, bien que pas très volumineux, je dois me contorsionner pour actionner la manette des volets.

En 65 heures, nous sommes loin de faire le tour des possibilités de la machine. Nous sommes encore de bien jeunes pilotes et nous respectons le règlement, objectif unique: les ailes de pilote, les *Silver Wings*.

Je m'offre un bon *wingtip* à l'atterrissage à la suite de l'effacement de la roulette de queue, dont je perds l'effet directif. Un de nos camarades, le sergent Vermel, a une panne de moteur en voyage de nuit. À 20 000 ft, à la verticale de la Nouvelle Orléans, il annonce ses ennuis. Il parvient à repérer la piste au milieu des rues et routes brillamment éclairées car les contrôleurs ont l'idée de faire clignoter le balisage. Il se pose sans rien casser, mais le voilà dérouté en pyjama sans papiers ni argent.

Enfin, la *Graduation* a lieu le 9 février 1952. On nous remet les *Wings* et le brevet français. Je reçois le brevet de pilote militaire n° 34 111 et l'insigne n° 37 007.

Deux jours à New York puis, après un autre voyage en train, nous embarquons sur l'Île-de-France. Voyage retour plus rapide que l'aller (cinq jours) mais la cuisine est moins remarquable que celle du Grasse.

### Retour dans l'Armée de l'air, à la 2<sup>e</sup> EC

Cela fait vraiment plaisir de retrouver le pays. Rien de tel pour l'apprécier qu'un long séjour au loin! Amphi garnison à Salon-de-Provence. Les pilotes qui ont fait du jet sont

> versés sur F-84, les pilotes de Mustang dans la Recce, alors sur P-51 également, ou dans la chasse sur P-47 ou Vampire. Il y a une place à Dijon, que je choisis avec enthousiasme. Me voilà de retour au pays des ancêtres.

Je me présente au commandant Gauthier (le célèbre GG) qui commande alors la 2<sup>e</sup> escadre de Chasse. Il me propose de prendre deux mois de permission en attendant le prochain stage de transformation sur Vampire au CTAR de Mont de Marsan, mais je préfère voler; aussi me voilà affecté aux opérations de l'escadre et à l'EC III/10 sur P-47. Je fais donc du Nord 1002 (ex Me 108 Taifun) - quelques bousms à l'atterrissage au début, du Goëland comme copilote - pensez donc, un bimoteur - et du P-47, une bonne grosse charrette comparée au Mustang (220 mph en croisière normale au lieu de 270).

J'ai la grande joie de survoler la Bourgogne, de voir enfin de haut les lieux familiers, mon village, la belle forêt de Velours, les friches où j'ai essayé mon planeur... Mais sur la carte au 1/500 000, les villages de mille habitants sont à peine signalés alors qu'au Texas la moindre ferme l'était, ce qui me pose au début quelques petits problèmes d'identification.

Lors de mon lâcher sur P-47, après une rapide prise en mains, je me présente au *peel off*. Sortie du train puis des volets ou plutôt du volet, car seul l'extérieur droit se braque, le gauche étant bloqué par un rivet. L'avion embarque en roulis que je ne peux contrer. Par réflexe, je rentre le total et me pose, un peu intimidé quand même, sans volets, la piste cachée par l'énorme moteur sans trop savoir quel badin prendre.

Mai 1952, stage de transformation à Mont-de-Marsan sur Vampire I: trente minutes d'autonomie, pas de pressurisation, puis Vampire V, l'avion opérationnel que nous aurons en escadre. Surprise de trouver un avion qui n'a pas de nez, pour nous qui venons du Mustang, donc sans repère pour l'arrondi, qui s'effectue très bas - surprise aussi des premières patrouilles serrées où il faut s'habituer à la réponse plutôt lente du réacteur - mais par ailleurs bien agréable, qui monte à 35 000 ft facilement; en cabine libre, ça fait déjà haut. Surtout quand on vient d'arroser le repas du midi au petit blanc local, servi bien sûr dans des bouteilles d'eau d'Évian puisque au mess PN - invention des toubibs pour les pilotes d'avion à réaction -, on ne sert en principe que des boissons non alcoolisées.

### À la découverte de la chasse

Retour à la « 2 » fin mai. Enfin la chasse, pour de vrai! Je découvre le petit monde qu'est un escadron. Seize pilotes à cette époque, tout compris. Le patron est le capitaine Godde, très chasseur, issu de la cavalerie, type Première Guerre mondiale, qui affiche un profond mépris pour les « emplumés », comprenez les pilotes formés aux US. Il faut dire que notre langage est émaillé de mots américains que nous avons adoptés par commodité, voire par ignorance du mot français. Notons aussi qu'à la « 2 », on utilise aussi des vocables anglais hérités de la guerre, comme *beat up*, *peel off*, *line abreast*, mais évidemment, ce n'est pas pareil!...

Le capitaine Godde est secondé par le capitaine Auriol, très sympa, surnommé Tojo en raison de son faciès vaguement asiatique, l'adjudant Mazoyer, chef pilote de la Spa 57 Mouette, qui est, entre autres, un conteur remarquable, ce qui nous vaut des journées de QGO fort amusantes, le sergent Jacqueline, dessinateur accompli style Dubout, illustre les journaux de marche de l'escadrille. Le capitaine Godde me lance: « *On va vous donner en pâture à l'adjudant.* »

Il s'agit de suivre, en patrouille serrée ou de combat, ainsi qu'en poursuite, même si parfois un voile gris ou noir vient occulter un instant la vision du monde extérieur: c'est le test d'admission.

GG organise au moins un « cheese escadre » chaque semaine. À peu près quel que soit le temps, bien que les moyens radio soient modestes (il n'y a pas de radar d'approche, on perce « aux ficelles », c'est-à-dire avec les gonios), on met vingt-quatre avions en l'air, soit huit par escadron. Au bout d'un certain temps, je suis admis à la fête, mais il m'arrive de partir sans être complètement brûlé et il faut rouler sur le taxiway pour rattraper le leader car le jeune équipier n'a sa batterie de démarrage que lorsque tous les autres avions ont mis en route. GG est déjà parti devant comme une fusée avant que j'appuie sur le bouton...

Quand il y a une couche à traverser, il arrive que l'on se retrouve au-dessus de 35 000 ft, le ventre dans les cirrus, avec des avions partout et il faut alors commencer par regrouper les patrouilles. Comme l'autonomie du Vampire n'excède guère cinquante minutes, il est temps de se précipiter au point de percée dès que le dispositif est rassemblé... L'ambiance des débriefings est parfois chaude, avec les Anciens qui ont connu la guerre.

Comme les relations de la « 2 » avec le voisinage sont excellentes, GG organise un *flying carpet* sur la bonne ville de Beaune où se tient la grande foire annuelle. L'Armée de l'air a installé un stand avec un cockpit de Vampire et un poste radio pour communiquer avec les avions. Passe par là une jeune fille, qui peu après deviendra mon épouse. Voyant le sous-officier qui tient le stand converser avec la formation qui survole la foire à ce moment, elle lui demande de bien vouloir transmettre le bonjour au sous-lieutenant Saget... Le sous-officier préfère ne pas envoyer le message - Merci, Jacquelin -, j'imagine le commentaire de GG!

### La vie en escadre de chasse

La chasse est un havre de bonne humeur. Il suffit de feuilleter les journaux de marche pour trouver matière à rire, même si, de temps à autre, quelques événements tragiques viennent rappeler que ce métier n'est pas qu'un jeu. Des volumes entiers ne suffiraient pas à raconter toutes les bonnes histoires - parfois un peu arrangées - qui constituent le folklore de cette entité. Je ne puis résister au plaisir d'en évoquer quelques-unes:

La « 2 », chargée de participer au Salon du Bourget 1951, se met en place à Villacoublay avec vingt-quatre avions; GG leader bien entendu. La piste est courte et les avions étant alourdis par les bidons, il est décidé d'effectuer un décollage individuel à dix secondes puis de rassembler le dispositif par une épingle à cheveux, pour repasser à la verticale de la piste avec tout le monde en place.

Le jour J, il y a une solide brume dans les basses couches. Les avions décollent. Le virage de 180 degrés du leader était prévu, disons 2 minutes 30 après le lâcher des freins, mais tout le monde se retrouve au cap bien longtemps après... En interrogeant qui est devant, on remonte ainsi jusqu'au sergent V, nouvellement arrivé à l'escadre et qui a hérité de la place peu confortable d'équipier de GG, et qui avoue d'une petite voix:

« *Ici Bleu 2, j'ai perdu de vue Bleu leader...* »

À quelque temps de là, nous voyons arriver le lieutenant N. qui prend le commandement de la Spa 65. Lors de son premier vol, il emmène quatre avions en mission d'assaut à basse altitude dans la zone de vol rasant, sur le plateau de Langres. Les équipiers sont des anciens qui connaissent



la zone comme leur poche. Au bout d'une demi-heure, les jaugeurs baissent et le cap est toujours à l'ouest... Les équipiers sentent une hésitation, mais comme on ne leur pose pas de question, ils ne disent rien. La patrouille finira par rentrer sur la pointe des pieds sans trop de pétrole, mais personne ne commente...

Au creux de l'hiver, la « 4 », bloquée sur son terrain en Allemagne, est très en retard sur la courbe théorique d'activité aérienne et décide d'envoyer une patrouille de quatre avions en Afrique du Nord pour effectuer au moins les heures d'un escadron. La patrouille, *leadée* par le capitaine Granperret, vole donc à tour de bras pendant une dizaine de jours avant de reprendre le chemin de la vallée du Rhin. À la dernière escale africaine, à Oran, l'avion du leader tombe en panne.

### Du leader-stop original

Le capitaine confie donc l'avion au jeune sous-lieutenant Durand, nouvellement arrivé d'Amérique et lui dit :

« *Je rentre avec les trois avions. Vous faites dépanner et vous remontez en France avec le prochain leader chef de patrouille, s'il peut vous emmener.* »

Voilà donc notre jeune sous-lieutenant qui, après dépannage, fait du *leader-stop* sur la piste d'Oran. Un après-midi arrive le lieutenant M, avec un Vampire, qui justement convoie vers la France.

« *Mon lieutenant, pourriez-vous me remonter sur Dijon ?* »

Hésitant à peine, le lieutenant dit : « *OK. Pas de problème, j'arrive.* »

L'ennui, c'est qu'à Oran se trouve le Neuneu (l'escadron « Normandie-Niemen ») où le lieutenant a beaucoup de copains... Alors on arrose la rencontre comme il est de bonne tradition et quand le lieutenant M. revient au parking, l'après-midi est déjà bien avancée. Cap sur la France. Toutefois le sous-lieutenant Durand remarque que le cap est notablement plus faible que ce qu'il imaginait. Mais le leader, c'est le leader et, après tout, voler plus près des côtes de l'Espagne n'est pas une mauvaise idée. La patrouille arrive ainsi sur le massif Central alors que le soleil commence à décliner sérieusement et là, le lieutenant M, qui n'a jamais eu vraiment envie de se poser à Dijon, dit au sous-lieutenant Durand :

« *Dijon, c'est par là. Moi, je continue sur C... Salut!* »

Un ordre, c'est un ordre, le sous-lieutenant Durand prend le cap, tournant le dos au soleil. Il fait encore un peu jour à 35 000 ft mais



Un F-47D de l'ECC 3/10 à Dijon où J.-M. S. est affecté en avril 1952.



Début sur Vampire au CTAR de Mont-de-Marsan (mai 1952).

au sol, l'ombre couvre déjà la plaine. Le sous-lieutenant a la bonne idée d'appeler « Vougeot », le secteur de triangulation gonio de Dijon pour un « Fix ». L'officier de service est en train de fermer la station (la veille H24 n'existe pas encore), lorsqu'il reçoit l'appel.

« *Quelle est votre destination ?*

- *Dijon.*

- *Le terrain n'est pas balisé (le balisage est en cours de réfection), pouvez-vous vous dérouter sur Luxeuil ?*

- *Je n'ai plus assez de pétrole.* »

C'est ainsi que le sous-lieutenant Durand finit par atterrir sur la piste de Dijon, éclairée sommairement par un GMC et une Jeep...

Il faut dire que le lieutenant M. avait déjà une belle légende. Peu après la guerre, alors qu'il était stationné sur P-47 en Allemagne, son commandant d'escadre, qui est un peu fatigué des facéties du lieutenant M, décide de demander sa mutation. Rencontre M.

« *Tiens, M, ça vous dirait de passer le week-end à Paris ?*

- *Oh oui, mon commandant, terrible.*

- *Bon, prenez un P-47. Vous rentrerez mardi. Au fait, pendant que vous y êtes, portez donc cette lettre au ministère.* » (où le patron expliquait ses difficultés avec M. et demandait

de l'envoyer sous d'autres cieux). La semaine suivante, le commandant rencontre M :

« *Alors, M, bon week-end ?*

- *Oh oui, mon commandant, terrible.*

- *Et ma lettre, vous l'avez portée ?*

- *Oh mon commandant, pas fou, avec ce qu'il y avait dedans!*... »

Revenons à « la 2 ».

Un jour je suis convoqué chez GG pour avoir fait un rase-mottes un peu trop remarqué sur un avion d'aéro-club (et il y a tant de mauvaises langues!)

« *Si vous continuez à faire le c... (imbécile), on va vous envoyer à Air France!* »

Je me sentais très mortifié, comme il se doit.

Septembre 1952: comme tous les sous-lieutenants, je casse ma belle voiture toute neuve – une Aronde – au tournant de la route, à la sortie de Vougeot, pour m'être un peu trop longtemps endormi au volant. Cinq mois d'hôpital avec une jambe et un bras cassés, plus un bon choc sur la tête. Le chirurgien déclare, paraît-il, en me voyant arriver :

« *Celui-là ne volera plus.* »

Erreur mon colonel, heureusement!

J'en profite pour me marier courant décembre. ■



# Genèse d'un pilote d'essais

## Dernière partie

Jean-Marie Saget\* (EA49 - de Seynes)

Nous poursuivons la publication des mémoires du grand pilote d'essais que fut Jean-Marie Saget, proposés par son fils Claude (EMA79-Ségala). Dans cette ultime partie, nous le voyons battre des records de vitesse avant de rejoindre les essais en vol de Dassault Aviation.

**R**eprise des vols fin janvier 1953 avec enthousiasme, avec une jambe un peu raccourcie et un bras qui ne se déplie plus tout à fait, mais ça n'empêche pas de tirer sur le manche! Alors que nous sommes en manœuvres sur le terrain de Metz, nous arrive le sous-lieutenant T, récemment breveté aux US. Accueilli à la sortie du train, on le ramène en Jeep au cantonnement, sous la tente. Le lendemain matin, présentation à l'escadron. Tenue n° 1 avec chaussures basses, poignard, gants blancs, comme il est normal.

Mais notre escadron est installé en bout de piste, dans la boue, et, pratique, T retrousse le pantalon pour arriver à la tente du patron. Bien sûr, on a procédé aux changements de grade traditionnels, et c'est l'adjudant-chef Mazoyer et le sergent-chef Jacquelin qui tiennent le rôle de commandant d'escadron et son second. Ils offrent à T un quart de vin rouge de l'intendance en signe de bienvenue que T boit sans sourciller. Après quelques amabilités, Mazoyer propose du rab.

« *Ma foi, c'est pas de refus!* », dit T qui, dès cette minute, a droit à la considération de ses commensaux; boire du gros rouge juste après le petit déjeuner et, de plus, en reprendre, est quand même une performance.

Retour à Dijon. T, qui est rentré par l'échelon roulant, a droit à une réception dûment arrosée au blanc cassis, avec un nouvel échange de galons. Notre patron, le capitaine Raymond Antoine-Michard

(EA41-Dagnaux), joue parfaitement le 2<sup>e</sup> classe un peu noiraud qui chante des refrains révolutionnaires. En fin d'après-midi, T est un peu fatigué pour avoir fait le tour de l'escadre et copieusement trinqué avec tout le monde, mais le reste de l'escadron ne vaut guère mieux. T donne des petites tapes affectueuses sur le Vampire qu'il n'a jamais piloté. Nous estimant en meilleur état que T, nous le ramenons à sa logeuse.

Après avoir étendu T, qui sombre aussitôt dans ce que nous croyons être un profond sommeil, nous nous retirons sur la pointe des pieds en expliquant à la brave dame: « *Il faut excuser notre ami. C'est exceptionnel!* »

Nous sommes en train de sortir quand nous voyons la porte de la chambre s'ouvrir, T, très droit, parfaitement en forme, demande:

« *Bon alors, où est-ce qu'on dîne ce soir?* »

T est passé dans la légende à cet instant.

### Accidents sur Ouragan

L'introduction de l'Ouragan, premier chasseur national, est marqué par de nombreux accidents. Je ferai partie de la commission d'enquête après l'accident du sous-lieutenant Charles O'Rorke (EA50-Schloesing), un de nos jeunes qui vient d'arriver au 3/2. Le matin même, j'étais son voisin dans le car qui montait à la base. Ce jour-là, le 3 février, au cours d'une mission d'entraînement, le

sous-lieutenant O'Rorke part en vrille lors d'un virage relatif sur son leader, vrille qu'il ne réussit pas à arrêter. Il s'éjecte trop tard, juste avant l'impact. L'avion s'est écrasé à plat, dans un champ labouré, les ailes déformées par chacun des sillons durcis par la gelée. On découvre à cette occasion qu'il existe un seul manuel pilote, enfermé dans le coffre secret du commandant d'escadre (qui l'en tire brièvement, le temps de l'enquête), qu'aucune consigne de sortie de vrille n'est publiée et que, par ailleurs, nos avions sont anormalement centrés arrière, en utilisation.

Ce malheureux accident orientera profondément ma future carrière dans les essais. Quand je serai en mesure de le faire, je m'attacherai à définir des consignes de vrille sérieuses sur les avions dont on me confiera la mise au point.

Le 8 mai 1954, notre commandant d'escadron, le capitaine Antoine-Michard, décolle à la tête de douze avions qui sont chargés du défilé de l'Armistice. Le vent de travers est fort. Il se laisse embarquer, arrache son avion un peu tôt pour éviter de sortir de la piste et décroche. Il se tue, peut-être pour être resté trop longtemps fidèle au serre-tête traditionnel; il ne voulait pas entendre parler du casque anti-choc ni de la combinaison anti-g. De plus, notre patron était très affecté par la chute de Diên Biên Phu qui venait d'avoir lieu.

Il est remplacé par le lieutenant Louis Grouiller (EA44F-Preziosi) qui arrive,





Le 2/2 passe sur Ouragan, à Mont-de-Marsan, juillet 1953.

lui aussi, d'Indochine. Ancien du 2/2, c'est un homme très sympa, aimant la plaisanterie, et qui ne craint pas de confier des responsabilités. En cette période où la taille des escadrons croît très vite – nous atteindrons quarante pilotes –, je me retrouve comme équipier confirmé (pilote opérationnel PO de l'époque) – je fais déjà figure d'ancien – à la tête de patrouilles de quatre avions.

### La course

Août 1954. Beaucoup de pilotes sont en permission. Un jour, le capitaine Grouiller entre en salle d'OPS.

« Tiens, Saget, ça vous intéresserait de faire la course Paris - Cannes ? »

Je bondis sur l'occasion, bien entendu, et je n'ai pas besoin de réfléchir pour répondre que je suis fana. En effet, les jours de QGO, l'adjudant-chef Mazoyer nous avait maintes fois parlé de cette course qui existe depuis l'introduction des avions à réaction et de l'arrivée du capitaine Sarrabeyrouse, dont le réacteur, à la coupure, s'était arrêté avec un grand bruit pour ne plus jamais redémarrer...

Les débuts de la réaction en France, avec tout ce que cela comportait de mystère et d'intérêt pour le public, avaient donné lieu aussi à « une course aux pylônes » sur un circuit triangulaire de 50 km. Afin d'éviter une trop grande contrainte sur le matériel, le commandement avait limité le régime à 9700 t/min, avec mise en place d'un fil frein sur la manette des gaz. Aux essais, le lieutenant M, de l'École de l'air, fait le

meilleur temps. L'adjudant G, chef pilote de l'escadron adverse, ne réalise que le deuxième temps. Le lieutenant M. lance :

« *Le tout, c'est de savoir virer !* »

L'adjudant G, un peu chagriné, va voir son copain le chef de piste, qui dérègle en conséquence la commande de gaz derrière la manette, lui assurant ainsi 10200 t/min sans toucher, bien entendu, au fil frein. Le jour de la course, G arrive premier et jette :

« *Effectivement, le tout, c'est de savoir virer !* »

Bref, imprégné de tout ce folklore, je me lance avec fougue dans la préparation. Je médite sur les courbes de performances et j'essaye une loi de montée plus rapide. Je sélectionne les deux meilleurs avions de l'escadron pour mon collègue, le sergent-chef Cassagnes, encore en permission, et moi-même. Vérification des compas avec une grande précision au cap de la course. Je remarque qu'une des stations gonio du secteur de Vougeot est alignée exactement sur la trajectoire. Je m'entends donc avec les opérateurs pour qu'ils me fournissent des positions sur une fréquence à part et sous une forme facilement exploitable comme - km 415/4 km - à gauche de la route, au lieu de - 30 NM dans le 075 - de Semur.

Comme il existe un sondage atmosphérique par ballon deux fois par jour à Lyon, nous faisons un saut pour voir les météorologues. Il se trouve que l'exploitation du sondage de midi a lieu trop tard pour nous communiquer des

vents récents à l'heure de la course. Les météo acceptent d'avancer leur sondage d'une heure pour l'occasion et nous devons leur téléphoner juste avant le départ – bien sûr : information réservée à la 2<sup>e</sup> escadre.

Descente sur Orange pour reconnaître la fin de parcours. Nous découvrons le lac de Castellane, qui ne figure pas sur nos cartes et qui matérialise le bon alignement de Cannes, que l'on ne découvre que tardivement, à l'arrivée.

Je prépare une carte itinéraire graduée en km et en pétrole consommé, puis, Cassagnes étant revenu après sa permission, nous répétons sur un circuit équivalent de 730 km. Nous nous entraînons à virer dès le lever des roues, au décollage, car le cap de la course se trouve être à 90 degrés du QFU de Creil, notre terrain de départ, et toute seconde de prise de vitesse dans l'axe serait une seconde perdue. Nous virons donc à la limite, tout en rentrant le train, puis l'accélération se fait au ras du sol. Le commandant V, second d'escadre, aperçoit un jour, depuis la fenêtre du PC, un avion qui disparaît derrière les arbres, à 90 degrés de la piste. Croyant à l'accident, il saute dans sa Mercedes et fonce à la tour.

« *Où est-il ? Où est-il ?* »

– *Mais non, mon commandant, ce n'est que l'entraînement de la course.* »

Je me fais bien entendu remonter les bretelles.

Comme nous pensons arriver très juste



Le 2/2 « Côte d'Or » au complet, le commandant Godde cède le commandement au capitaine Antoine-Michard (Jean-Marie Saget est dans le rang du milieu, deuxième en partant de la droite).

> en pétrole, sinon avec rien, nous nous entraînons aussi à l'atterrissage réacteur éteint : arrivée à 500 kt travers Is-sur-Tille à 28 km de Dijon, réduction à fond et tour de piste sans remettre les gaz. Enfin, comme je me suis fait un ami du monteur Hispano, responsable de nos réacteurs, il accepte de tourner à fond la vis de réglage du régime. J'atteins ainsi 12 800 t/min au lieu du régime normal de 12 500.

Ainsi parés, je me retrouve à Creil le jour du départ, avec le sergent-chef Cassagnes. Face à nous, deux pilotes très expérimentés de la 12 et deux, beaucoup moins entraînés sur Ouragan, de la 4. C'est la première course sur avion de conception française et, au mess, le bruit court que M. Dassault a un contrat en poche pour celui qui arrivera premier. Je n'y prête pas attention sur le moment. Le tirage au sort de l'ordre de départ nous attribue les numéros 4 et 5. Nos deux adversaires dangereux, les capitaines Pierre Vaziaga (EA43F - Pomier Layrargues) et Roland Mülleman (EA47 - Thollon) partent avant, ce qui nous vaudra le plaisir de les voir virer en bout de piste, conformément aux règles générales, mais cela va nous permettre de gagner une bonne dizaine de secondes, en conservant le secret de notre manœuvre...

Avant de partir aux avions, Cassagnes et moi savons que le léger vent arrière, détecté dans une bulle d'air froid à 25 000 ft par le Rawind de Lyon de minuit, a disparu. Donc nous volerons à 20 000 ft, ce qui nous assure une vitesse un peu plus élevée.

Mise en route sur l'aire d'alerte en bout

de piste N-E. Alignement et lâcher des freins avec vingt litres consommés, le départ étant donné par le colonel Tuffal, directeur des essais en vol Dassault, et le colonel Longuet (EMA38), chef du service Formations, nantis d'un gros chrono. Virage dès que je suis en l'air, au ras de la tour et montée avec la loi de vitesse « course » sans me soucier de la trajectoire prévue au briefing, qui imposait un vario de 4 000 ft/min. Je ne dévierai pas sensiblement de la route prévue. Contact radio parfait avec Vougeot, qui me confirme sur le trait. J'affiche 12 800 t/min quand je m'aperçois qu'il reste trop de pétrole (j'avais prévu des réservoirs secs à l'atterrissage). Je conseille alors à Cassagnes sur notre fréquence particulière de descendre plus tôt pour gagner un peu de vitesse.

Malheureusement, l'arrivée est très brumeuse et si je passe au Palm Beach de Cannes sans problème, Cassagnes, dévié à l'est, est obligé d'effectuer une épingle à cheveux qui lui coûtera une minute (aux essais, nos temps sur 730 km ne différaient jamais de plus de deux secondes!). Je me pose à Nice avec encore trois cents litres de pétrole (quel scandale!) et tout étonné d'avoir fait le meilleur temps. Je suis loin d'imaginer le grand tournant de ma vie qui va en résulter!

Le soir, réception officielle au Palm Beach, dans une ambiance très mondaine. On me remet la coupe Saint-Exupéry, monumental vase de cristal, qui est plutôt laid, mais ce n'est pas le problème... Au dîner, un vieux monsieur en smoking blanc s'approche de moi :

« Alors, c'est vous qui avez gagné la course.

– Oui, monsieur.

– Eh bien, on se reverra!

– Qui est-ce?, demandé-je à mon voisin.

– Comment! Mais c'est M. Marcel Dassault, notre député! »

Retour à Dijon, arrosage grandiose dans le hangar, au blanc cassis traditionnel, grâce à deux tonneaux d'aligot offerts par Beaune et Nuits-Saint-Georges, qui parrainent nos deux escadrilles. À la fin de la journée, l'escadron est vraiment fatigué...

Je ne pense plus à tout cela quand, fin septembre, alors que je me trouve en salle d'OPS, on me passe une communication téléphonique: « Ici colonel Tuffal, directeur des essais en vol de la maison Dassault. Nous avons perdu le colonel Rozanoff, aussi nous voudrions compléter notre équipe. Voulez-vous devenir pilote d'essais de la maison? »

Je réponds que j'ai besoin de réfléchir. Rapide bilan: j'ai 750 heures de vol, sous-chef de patrouille, à peine cinq ans dans l'Armée de l'air. Certes à la 2 comme dans toute la chasse, on dit que les pilotes d'essais sont des... rigolos, mais il en va ainsi de tout ce qui n'est pas la 2. Je ne sais pas du tout en quoi consistent les essais et je me sens soudain un peu jeunot. De plus, l'ambiance du 2/2 est formidable, je vole beaucoup. Le commandant d'escadre me dit :

« Oh! Dassault. N'y allez pas. C'est un négrier. »

Finalement, je rencontre M. Dassault au





La course Creil-Cannes de 1954 vue par le peintre de l'air Paul Lengellé.

siège de la maison, 46 avenue Kléber à Paris. J'ai une proposition d'embauche. Ne sachant que faire, je me « laisse » littéralement démissionner, attendant que la décision tombe du côté choisi par la providence.

Test au Centre d'essais en vol (CEV) de Brétigny-sur-Orge en janvier 1955. Le capitaine d'Oliveira, ancien du groupe « Lorraine », sur Boston, est chargé d'évaluer mes dons comme pilote. Il me fait voler sur Meteor Mk VII. Je dois insister longuement pour disposer d'une notice, la veille au soir, afin d'avoir au moins une idée des procédures. Apparemment, le test est satisfaisant...

J'effectue encore environ 70 heures sur Ouragan à Dijon et mon dernier vol en service actif dans l'Armée de l'air a lieu le 29 avril 1954, sur le bimoteur Martinet 88, en qualité de pilote commandant d'avion.

### Pilote d'essais chez Dassault

Le 1<sup>er</sup> mai 1955, je deviens civil à vingt-six ans, avec 950 heures sur mon carnet, sans brevet civil sinon celui de pilote de tourisme. Je suis affecté à Melun-Villaroche, base où sont essayés les prototypes de la maison.

À ce moment-là, il y a quatre pilotes d'essais aux Avions Marcel Dassault : Paul Boudier, le plus ancien, Gérard Muselli, tous deux as de guerre, Henri Suisse et Roland Glavany (EA40-Steunou) qui est entré fin 1954 et va devenir bientôt chef pilote. À Mérignac, la réception des

avions de série est assurée par Georges Brian (EMA38), chef pilote, et Daniel Rastel, rescapé de la période d'avant-guerre où il a déjà œuvré comme pilote d'essais de Marcel Dassault avant de passer dans la chasse en Angleterre, de devenir chef pilote de la SNCASO après la guerre et enfin de rentrer au bercail.

Je suis lâché sur le Nord 1100 de la maison par Gérard Muselli à qui le colonel Tuffal demande ce qu'il pense de mon pilotage... puis sur le Mystère II.02 ; cette fois, nous voilà dans les essais. Ce Mystère II.02 me laisse un excellent souvenir, car il vire mieux que l'Ouragan : début de buffeting à 5,5 g à 25 000 ft / 250 kt. Il faudra attendre un long moment avant de retrouver pareille manoeuvrabilité. Malheureusement, la mise au point du Mystère II est orientée essentiellement sur le passage de Mach 1, ce qui l'abâtardira irrémédiablement. Sans cela, en l'état d'origine, nous aurions disposé d'un excellent intercepteur, l'équivalent français du MiG-15.

Au Salon du Bourget 1955, pour mettre en valeur le Mystère IV N, il est prévu d'emmener le général Corniglion-Molinier sur Paris-Nice en un temps record. Comme il faut désigner un pilote, M. Dassault déclare :

« Il n'y a qu'à envoyer Saget, il connaît le chemin. »

Plus raisonnablement, Gérard Muselli, qui a fait la mise au point de l'avion, assurera la mission.



Jean-Marie Saget et la coupe du vainqueur de la course Creil-Cannes.

La tournée des lâchers se termine pour moi avec le Mystère IVA.09 que Roland Glavany devra abandonner peu après au cours d'une vrille. Ensuite, on m'envoie à Bordeaux pour me faire la main en réception sur MD 312, Ouragan, Mystère II et IVA sous la coupe de mes grands anciens. Georges Brian, très mondain, membre du Rotary Club de Bordeaux (« Ah mon cher, je dînais hier soir avec Chaban... et ce Saint-Émilion! »...) et Daniel Rastel, qui, avec son vieux forban de copain Bellecroix, dit « Papillon » (Papillon s'est distingué en passant sous les ponts de Saint-André-de-Cubzac en Dakota, entre autres!) de la SFERMA, fait des parties de cartes dignes de Pagnol, et des dégagements mémorables.

Les conditions de réception des avions de série Mystère II et IVA comportent un « boum » sonique audible du sol. Le vol consiste à se hisser à 43 000 ft, altitude qui, en Mystère II, voisine le plafond, et à piquer à soixante-dix degrés au moins en visant court par rapport à la piste. Trente secondes après, la radio annonce : « Boum reçu. » La mode des réclamations pour nuisances et vitres brisées n'est pas encore instaurée.

À l'automne, retour sur Villaroche puis Istres pour la campagne d'hiver. Je participe aux vols de mise au point du Mystère IVA et je suis lâché sur Mystère IVB, qui a un réacteur Atar F à post-combustion.

Cet hiver-là est particulièrement froid : du 1<sup>er</sup> au 15 février, la température, jusque-là clémente, chute à -15 °C, avec un Mistral de 60 kt et même certains jours des pointes à 100 kt ! Chuck Yeager, ami de la maison, se dérouta à Istres un après-midi. Il est en tenue d'été car il arrive de Libye avec son F-86 et ne pensait pas se retrouver dans ce climat polaire. Nous le ramenons bien vite dans la chaleur relative que procure notre unique poêle... ■