

LA CHASSE DES ANNÉES 50

Je vais parler de la chasse des années 50 à partir de mon témoignage personnel, mais témoignage probablement très voisin de celui de beaucoup de camarades : 10 ans de travail de chasse sans interruption depuis la sortie de Mecknès en mai 49 jusqu'à la première mutation hors escadre en juin 59 — 2 000 heures de monoplace.

Ce sera l'aventure vécue au jour le jour, alors que les grandes évolutions de l'époque pourraient être décrites tout autrement par ceux qui se trouvaient aux postes de commande.

Ce sera le récit d'un modeste acteur, et sur matériel français seulement, de 53 à 59, car un autre récit devrait être fait par un pilote sur matériel U.S. : F 84, F 84 F, F 100, puisqu'il y avait déjà à l'époque deux chasses différentes : la chasse pure et l'autre (1).

Enfin ce ne sera pas un cocorico dédaigneux pour les camarades des autres armes. Pourquoi ne pas lire bientôt dans la même rubrique « Comment devenir un professionnel de Royal flush » ou « La gloire cachée du transport militaire ».

Alors plongeons-nous, si vous le voulez bien, dans cette période passionnante d'après-guerre qui vit à la fois le nombre d'escadres multiplié par 2 et la vitesse des avions multipliée par 3, le passage de l'avion d'armes à hélice de 600 km/h au Mirage Mach 2.

Sortant de Mecknès, pas d'amphi-garnison, j'aurais pu choisir ce que je voulais, mais je me retrouve affecté à une escadre dont les avions — des Mosquitos — viennent d'être interdits de vol à la suite d'accidents (2).

(1) Je vais me faire des ennemis.

(2) Après avoir protesté auprès de la direction du Piège, on m'a assuré qu'on y mettrait bon ordre... pour les suivants.



MOSQUITO - Photo SHAA

RABAT

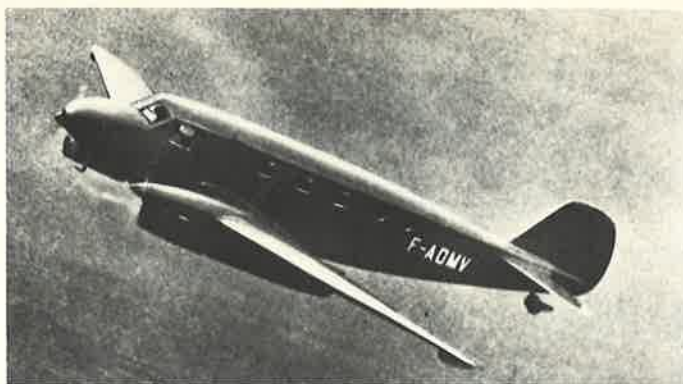
Arrivée très impressionnante le 28 avril 1949 dans un groupe de chasse où se trouvaient encore des pilotes qui avaient fait la campagne de Russie. Présentation au commandant d'escadre dont le nom était attaché aux faits d'armes de la chasse en 40, puis, tout de suite, le tourbillon de l'arrivée avec tous les grades inversés, etc., réception bien connue et sur laquelle je ne m'étendrai pas mais qui ne manquait pas de créer un sentiment de panique chez le jeune sous-lieutenant qui, comme moi, débarquait tout seul dans ce monde de fous.

C'était un groupe entièrement autonome, tel qu'il en existait encore, avec sa mécanique, ses services administratifs, sa solde, son mess.

Les repas de midi étaient pris en commun au mess officier autour d'une grande table, présidée par le commandant de groupe, son second en face de lui, tous les officiers par ordre de préséance et le s/lieutenant en bout de table à côté de l'assistante sociale. Inutile de dire que le vin et la vodka coulaient à flot, de quoi faire évanouir aujourd'hui tout un 3^e bureau de sécurité des vols.

Le s/lieutenant à son bout de table était chargé non seulement d'annoncer le menu avec les formules consacrées, mais aussi d'effectuer certaines corvées comme le découpage des poulets sous l'œil goguenard de toute la table et surtout la mise en route du piano mécanique (2 francs) ou son arrêt (2 francs) à la demande des différents convives.

Mais il n'y avait pas que les repas et le jeune s/lieutenant était une victime toute désignée pour s'occuper matin et soir du C.I. qui débutait précisément ce mois-là. Une fois de plus il a fallu faire des programmes, l'instruction, du tir, des marches, conscient d'être regardé et jugé amicalement mais sans complaisance comme gars du Piège. Sans compter une blessure d'amour propre : les sentinelles marocaines à l'entrée de la base refusaient de présenter les armes car, un seul galon, pour eux, c'était un adjudant-chef, ils n'avaient pas vu de sous-lieutenant depuis la guerre.



GOELAND - Photo SHAA

Quant aux vols ils étaient un peu au bout d'une perche : deux après-midi par semaine pour faire d'abord du GOELAND en vue d'obtenir la fameuse consécration bimoteur (quelle déchéance sortant du SPIT et du P. 47). Et enfin au bout de 2 mois les premiers vols sur MOSQUITO biplace qui était autorisé de vol. Un avion remarquable, 2 moteurs de SPIT, une cellule légère, une course de manette très réduite qui donnait des accélérations étonnantes, un vrai pur sang.

Mais l'initiation fut de courte durée, trois mois après l'arrivée, après 7 h de laché sur MOSQUITO, le groupe tout entier était officiellement désigné pour partir en Indochine prendre la relève de la 3.



SPITFIRE - Photo SHAA



P47 THUNDERBOLT - Photo SHAA

SIDI-AHMED

Après une courte permission en France, transfert du groupe à Sidi-Ahmed à côté de la 1^{re} escadre pour s'initier au KINGCOBRA, futur avion d'armes. 8 h 45 de prise en main et d'exercices de tir au sol et après 1 mois de Tunisie, embarquement du groupe au complet sur le CHAMPOLLION pour 22 jours de mer par le trajet habituel : canal de Suez, Djibouti, Colombo, Singapour, Saïgon.



KINGCOBRA - Photo SHAA

INDOCHINE

Remontée de la rivière de Saïgon avec état d'alerte pour ne pas offrir de cibles à des tireurs éventuels sur les rives, nous sommes rapidement dans le bain.

Notre séjour commence : 18 mois d'alerte et de vols basse altitude dans une chaleur de four, des avions surchauffés sur lesquels on ne pouvait pas poser les mains quand il fallait monter dedans, des litres d'eau perdus à chaque vol, des combinaisons pleines de sel et sans recharge, des laryngos et des écouteurs mangés par la sueur et qui vous donnaient des décharges électriques chaque fois que l'on émettait ou recevait, des heures au ras du sol au-dessus de la plaine des joncs ou de la forêt tropicale avec un moteur à refroidissement à glycol qui fonctionnait toujours en limite de température et des paniques quand le ronronnement du moteur commençait à se dérégler (heureusement qu'au bout d'un an nous touchions un moteur en étoile, le HELLCAT).

Mais nous n'avions pas à nous plaindre à côté de nos camarades de l'Armée de Terre, et nous avons beaucoup appris : les opérations à l'échelle des exécutants, les bérets verts du BEP avec lesquels nous étions associés pour les interventions d'urgence, les bérets rouges, les tirailleurs marocains, les gendarmes dans leurs tours complètement isolés avec quelques supplétifs.

Brevet de para avec les légionnaires sur la DZ de CHI-HOA pour pouvoir participer aux opérations (à titre personnel 11 opérations au sol pendant 18 mois de séjour).

Une remarquable organisation de PCIA avec des jeeps et du personnel de l'Armée de l'Air, assurant les doubles liaisons VHF et HF graphie.

Des appuis aériens extraordinaires à 15 m devant les légionnaires avec levé de tir pour les bonds en avant.



HELLCAT - Photo SHAA

Des bombardements et des tirs aux roquettes à bout portant pour être le plus précis possible (avec quelquefois des éclats de nos propres bombes dans les avions).

Les premiers hélicoptères, deux HILLER 360 pour toute l'Indochine, qui nous ont récupéré 2 pilotes par les oreilles en zone viet mais qui n'avançaient qu'à 100 km/h et qui constituaient pour nous un véritable supplice lorsqu'il fallait assurer leur protection en route.

Des réceptions étonnantes chez nos camarades de la marine, installés comme des pachas sur des mouille-culs de tout acabit circulant sur le Bassac et toutes les rivières de Cochinchine.

Enfin un pays magnifique et un peuple merveilleux d'intelligence et de bonne humeur, mais je n'insisterai pas davantage sur ce tour d'opération que beaucoup ont déjà évoqué. Un seul point noir comme chasseur : la stagnation comme équipier confirmé pendant 18 mois sans pouvoir progresser (3), d'autant plus que l'on entendait parler de l'arrivée des avions à réaction en France.

(3) La seule unité à n'avoir perdu qu'un pilote en 18 mois.

En mai 51 retour en bateau par petits paquets. 25 jours de traversée sur un bateau égyptien loué par les Messageries maritimes et qui rapatriait pêle-mêle des légionnaires, des aviateurs et ces dames des B... de Saïgon que Delattre venait de fermer.

AVORD

Après une bonne permission, les pilotes du groupe se retrouvent à Avord pour la carte blanche : le purgatoire des chasseurs.

Nous étions livrés pieds et poings liés aux transporteurs pour refaire des cours au sol, voler avec des avions et des équipements plus ou moins périmés (CESNA 78), mais surtout suivre des procédures à la lettre et une méthode infail-
lible, dont on ne voyait pas l'utilité pour un chasseur mais qui aboutissait à un examen final impitoyable.

Il a fallu y passer !

Nous terminions obsédés par les check-list à réciter par cœur. Il y en avait pour toutes les phases du vol : avant de monter dans l'avion, avant de mettre en route, avant de rouler, avant de pénétrer, avant de décoller, après, etc., etc.

A tel point qu'un an plus tard le capitaine G., qui avait particulièrement souffert lors de son passage à Avord, ne put s'empêcher de prendre sa revanche lorsque l'école de guerre vint rendre visite à son escadre avec dans ses rangs un fameux commandant F. bien connu des chasseurs. Il déposa au pied d'un VAM-PIRE en exposition statique qui était le clou de la visite, une grande pancarte en forme de check-list :

E.V.P.A.D.M.

Aucun stagiaire de l'école de guerre n'osa poser de questions, sauf le commandant F. qui, polarisé par ses check-list, demanda qu'on donne à tout le monde la traduction des consignes. A quoi le capitaine G., hilare, répondit : essayez vos pieds avant de monter.



CESNA 78 - Photo SHAA

MONT-DE-MARSAN

Octobre 51. Ça y est, nous allons enfin voler sur réacteur ! Le C.T.A.R. nous accueille à Mont-de-Marsan, ambiance plus détendue, les moniteurs roulent un peu des épaules, mais voler sur VAMPIRE est une telle joie !

Avion facile, plus de couple ! un pilote qui n'a pas volé avec des moteurs de 2 000 c.v. ne sait pas ce que ça représente, pour nous c'était extraordinaire.

Avion léger, qui monte bien, mais dont on trouve vite les limites dans les fronts chauds : on n'en finit pas de monter et on n'en sort pas.

A part cela, pas de siège éjectable — il valait mieux ne pas se poser la question de l'évacuation — presque pas d'autonomie (30 à 40 m) et la sensation d'irréel donnée par le vol sans voir ses ailes, le pilote étant maintenant installé tout à fait à l'avant de l'avion.

Après 11 h 15 de transformation, nous voilà pilotes de réacteurs pendant qu'autour de nous les uns murmurant que les avions à réaction rendent les pilotes impuissants, les autres que ces pilotes ne peuvent avoir que des filles, mais que nous importe !



FRIEDRICHSHAFEN

Notre premier travail maintenant va être de préparer le brevet de C.P. et de le passer car nous avons déjà perdu beaucoup de temps. 1^{er} déc. 51, nous sommes quelques-uns à être répartis dans les escadres continentales, je tombe avec un camarade sur la 4 à Friedrichshafen et nous y rejoignons des ingénieurs militaires qui avaient la chance à l'époque de bénéficier d'une formation de chasse en unité.

Nous sommes 2 élèves C.P. par escadron à former en 6 mois, et nous sommes tout de suite intégrés dans l'activité de l'escadre, coupée par les repas de midi au Kurgarten (grands repas par petites tables avec trajet de 20 minutes en car à l'aller et au retour — pas de mess sur la base !) et surtout par les jours de brouillard (13 jours de suite en février 52).

Mais cela ne nous empêche pas de voler quand même à une bonne cadence sur VAMPIRE V, notre nouvel avion. Celui-ci possède plus d'autonomie que le Vampire I, mais toujours pas de siège éjectable et « l'électronique » se limite à 2 V.H.F. Aussi sommes-nous liés aux gonios pour naviguer et pour percer. Nous ne manquons du reste pas d'audace sur ce chapitre : montée en snake par patrouilles serrées de 4. Descente par patrouilles serrées de 4 à cinq minutes les uns des autres. Il m'est même arrivé, comme leader de manquer la percée à Fried (ordre de l'approche de remettre les gaz), de remonter toujours à 4 dans les nuages et de recommencer la percée — réussie cette fois. Coup de chapeau aux contrôleurs qui travaillent aux gonios avec des ficelles.

L'entraînement proprement dit au brevet commence par les vols d'assaut dans la plaine de Rovensburg, mais celle-ci est couverte de neige, les lacs et les rivières sont invisibles, les voies ferrées également, on s'y perd complètement. Quelle mortification pour un pilote qui rentre d'un tour d'opération d'appui aérien.

Comme il fait trop mauvais pour travailler sérieusement les « Couverture-protection », on en profite pour faire le « voyage » du brevet de C.P. : 4 avions qui partent pour une tournée de huit jours, sans aucune formalité administrative, sans prévenir personne et sous la direction d'un simple chef de patrouille — Orange, Bizertz, blida, Mecknès, Oran, Dijon, Fried — quelle liberté !

Sur le chemin du retour surprise à Dijon, une patrouille de la 4 qui se pose y est tout juste acceptée et surtout pas accueillie. Rentrant d'Indochine je n'étais pas au courant, mais à l'époque la rivalité entre escadre était quelque chose de sérieux et je n'ai réussi à voir pendant mon passage aucun de mes camarades de promotion qui pourtant étaient nombreux à la 2.

Au mois de mars campagne de tir à Cazaux — courte campagne de 15 jours pour tirer sur des biroutes, résultats plus ou moins minables, entre 0 et 15 %, mais nous n'avons aucune idée du bon fonctionnement des collimateurs et personne ne trouve cela anormal.

Avec le printemps l'entraînement sérieux commence : *couverture* du terrain contre les attaques d'un plastron. La patrouille de couverture à 4 avions se place en avant du terrain pour interdire sa verticale et exécute des grands « 8 » face à l'axe d'arrivée avec une branche en surveillance à droite, un virage serré, une branche en surveillance à gauche, etc., tout ceci pour voir l'ennemi assez tôt et sans pour autant placer le N° 3 dans de mauvaises conditions, d'autant plus que c'était régulièrement le moniteur qui tenait cette place. Ensuite les débriefings sur la vue, la manœuvre, les avions tirés ou pas, tout le monde connaît ça.

Les manœuvres étaient d'autant plus compliquées qu'il y avait la compressibilité, entre 0,7 et 0,8 de Mach suivant l'état de vieillissement des avions. Celui-ci oscillait à faire peur et les commandes devenaient curieuses. Il fallait donc ne pas s'engager en piqué trop prononcé ou l'interrompre rapidement, sinon, adieu la manœuvre, il ne restait plus qu'à concentrer son attention sur la machine pour voler droit et sortir doucement de ce mauvais pas.

Quant à la *protection*, elle était plus classique : escorte d'un plastron et « contre » de l'attaquant en choisissant son étagement, son écartement, son retrait, sa place par rapport au soleil ; mais tout ceci ne servant à rien sans la vue.

Enfin au mois de mai, après 129 h de Vampire, le brevet est passé, mais que de choses à apprendre encore.

ORAN

Retour au groupe d'origine le N.N., maintenant stationné à Oran et qui quitte ses P. 47 pour toucher des MISTRAL.

Transformation rapide sur quelques avions de pré-série et tout de suite nous allons chercher nos avions neufs à Mont-de-Marsan et à Marignane pour leur faire traverser la Méditerranée. Il fallait avoir confiance ! Mais finalement tout s'est bien passé et il n'y eut qu'un incident d'avion posé en Espagne, sans conséquence.

Ce MISTRAL est un avion assez extraordinaire aussi léger que le VAMPIRE mais avec de meilleurs entrées d'air et un moteur plus puissant. L'accélération au décollage est si franche que si l'on ne rentre pas le train dans les 2 secondes qui suivent l'allègement des roues, il refuse de rentrer et vous oblige à un cabré spectaculaire pour atteindre la vitesse ad hoc.

Toujours pas de siège éjectable (4) et seulement deux V.H.F., mais d'excellentes performances de montée qui nous propulsent à 40 000 pieds en des temps records ce qui fait que certains d'entre nous continuent subrepticement jusqu'à 50 000 pieds *pour voir*, mais l'avion est très pointu à cette altitude, coincé tout de suite par sa compressibilité dès que l'on amorce une descente et on ne peut en faire grand-chose. Inutile de dire que personne n'était monté à cette altitude sur cet avion avant nous et que si notre pressurisation, ni notre masque à oxygène n'étaient faits pour de telles conditions, mais c'est le propre du chasseur de voir pour lui-même où sont ses limites.

L'autre caractéristique de l'avion, c'est son aptitude à faire des combats tournoyants, il vire dans un mouchoir de poche à condition qu'on lui tire bien sur la gueule (il n'y a pas de Trim électrique) et nous nous tassons des G et des G à tous les vols.

L'été passe vite, nous commençons à voir arriver de jeunes pilotes et le 1^{er} octobre le groupe se coupe en deux pour donner naissance à deux escadrons qui forment la 6^e escadre. Je prends le commandement d'une escadrille qui ressuscite : la SPA 96 tête de gaulois.

Les vols continuent à bonne cadence sous le ciel clément d'Afrique du Nord, mais le commandement s'aperçoit que nous sommes trop riches en chefs de patrouille : 6 C.P. camarades de promotion pour 4 escadrilles seulement, aussi deux d'entre nous doivent changer d'escadre et prendre une escadrille ailleurs. Je me porte volontaire et tombe sur la 2^e escadre que je rejoins en février 53.

(4) Par la suite les avions seront repris pour être équipés.

DIJON

Après le changement continu des premières années, je vais passer 6 ans de suite à Dijon : commandant d'escadrille, second d'escadron, commandant d'escadrons, chef des OPS. Mais il ne faut pas croire que cela a été du repos.

A peine arrivé, les manœuvres succèdent aux manœuvres, les campagnes de tir à Cazaux tombent régulièrement une et même deux fois par an, les samedis et dimanches nous sommes de « Garde au Rhin » ou au service des pilotes de réserve qui viennent s'entraîner. Nous changeons 2 fois de matériel en 3 ans et tout cela avec des jeunes pilotes arrivant en masse des U.S. ou du Canada.

Mais ne précipitons pas les choses — février 53 arrivée dans un escadron de tradition, avec une salle d'honneur bourrée de souvenirs historiques, des chefs pilotes moustachus (adjudants ou adjudants-chefs), un dans chaque escadrille, une ambiance extraordinaire au mess P.N. en piste où tous les pilotes, officiers et sous-officiers, prennent les petits déjeuners, déjeuners et thés à leur convenance et en tenue de vol, ce qui était une révolution pour l'époque.

Un entraînement remarquable, mais un avion décevant car c'est un retour sur VAMPIRE V bien inférieur au MISTRAL.

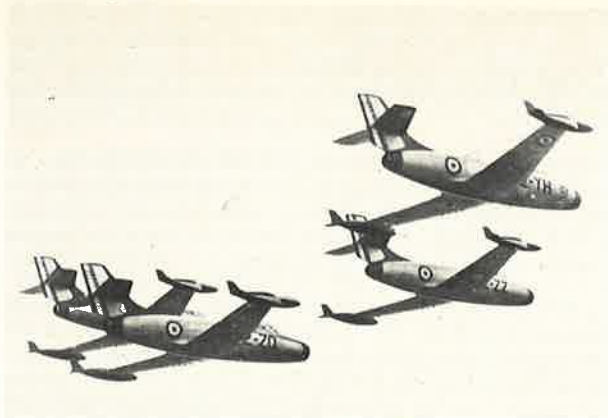
Fin février manœuvre FOURNEAU en Allemagne pour tester le matériel d'hiver du CATAC, vêtements chauds, couchage et surtout chauffage des tentes par moins quinze degré dehors. On s'en tire quand même et on arrive à voler.

Tout de suite après campagne de tir avec des résultats toujours aussi faibles. Fin mars : inauguration des stages de ski à Val d'Isère, quelle trouvaille ! c'est la première année et le stage dure 3 semaines.

Fin avril après une invitation de nos amis belges à Florennes, ô combien chaleureuse, nous rentrons à deux patrouilles de 4 sur Dijon en droite ligne et à basse altitude. Le temps est épouvantable, visibilité très réduite et stratus accrochés sur les collines, mais nous passons quand même et je vous recommande la méthode pour les collines de Champagne : on remonte la pente, on rentre dans le nuage, on stabilise, on compte jusqu'à 5 et on redescend de l'autre côté — effectivement c'est clair.

En mai manœuvres D.A.T. Nous devons opérer à partir d'un de ces nouveaux terrains que le NATO fait construire un peu partout. Nous notons rapidement le terrain sur nos cartes et nous nous posons sur une magnifique plate-forme à Coulommiers, toute neuve mais pas encore balayée. Aussi ce qui devait arriver, arriva, première mission décollage en patrouille à intervalles réduits - dispositif de combat - silence radio - poursuite plus ou moins vaine de raids ennemis et retour au terrain. En tour de piste, rupture du silence radio : panne badin, panne badin..., le 1/3 du dispositif est en panne badin (la poussière de ciment a bouché les prises statiques). Je distribue les leaders pour faire faire les atterrissages en patrouille, quant aux valides, il ne reste plus qu'un équipier confirmé pour s'en occuper. Je les lui confie et aussitôt d'une voix très assurée, avec son accent bourguignon, en roulant les « R » il annonce : « Les Rubis à badin — rassemblement » et tout s'est très bien passé.

Dès le mois de juin transformation sur OURAGAN, enfin un avion français, même si le moteur ne l'est pas, un bon progrès par rapport au Vampire, mais peu de différence en vitesse avec le Mistral et quelle lourdeur ! d'autant plus que l'on n'a pas le droit de se servir du Trim électrique.



Défilé du 14 Juillet à Paris pour montrer le nouvel avion, mais avant de quitter le VAMPIRE nous faisons encore une grande manœuvre à Metz « Coronet », 4^e TAF contre 2^e TAF, sweeps, attaques de terrains, le tout à basse altitude et avec des dispositifs de 18, 24 avions ou plus, extraordinaire ! Si mes souvenirs sont bons, la manœuvre a été arrêtée 2 jours avant la date prévue parce qu'il y avait déjà trop d'accidents.

Enfin, pour terminer le Vampire, je convoie à Mecknès le premier Vampire destiné à l'école de chasse fin août 53 en m'accrochant comme n° 5 à une patrouille de la 4 qui passait à Dijon en voyage de C.P. en direction de l'Afrique du Nord.

S'organise alors un travail intensif d'instruction chasse sur Ouragan pendant 3 ans, sur Mystère IV ensuite, pour sortir le plus vite possible les équipiers et les cadres dont nous avons besoin, et en inventant au fur et à mesure nos méthodes de combat, car nous constatons tous les jours que nous pratiquons un métier que nos chefs ne connaissent pas. C'est à nous qu'il revient d'imposer les nouvelles manières de voir et de faire que nous sentons indispensables. C'est à nous qu'il revient de se battre pour le commandement et la technique suivie. Mais cela ne se fait pas du jour au lendemain, il faudra des années et certains des petits chefs de l'époque en auront été tellement marqués qu'ils en sont restés commandants d'escadrille toute leur carrière.

Face à un ciel foisonnant d'avions Nato, c'est d'abord le combat qui nous préoccupe et nous voulons apprendre à nous servir de nos avions en face d'adversaires différents. Ce sera les combats dans le *carré chasse*, zone bien définie sur les cartes, dans le Nord-Est de la France, à côté des terrains canadiens — aucune utilisation des radars au sol — tout de suite après le décollage patrouille de combat pour surveiller le ciel, annonce de tous les avions, attaque dès que l'on se rapproche, croisement d'avions dans tous les sens, combats tournoyants avec mal aux vertèbres du cou à cause des G subis la tête en arrière pour essayer de voir les adversaires, interruption du combat cause pétrole, retour en suivant les caps de l'A.G.A., peel-off en moins de 60 secondes pour passer de la vitesse de combat au toucher des roues.

Ce qui est primordial pour nous c'est la *vue* et le *coup d'œil* pour déterminer les éléments de l'adversaire. Je me souviens très bien d'une mission en

patrouille légère effectuée en 55 avec le sergent L. Décollage en patrouille serrée, patrouille de combat, surveillance du ciel, combat, retour en patrouille de combat jusqu'à la proximité immédiate de la base, patrouille serrée, peel-off et atterrissage individuel à une 1/2 piste. Le sergent L. annonce en dernier virage :

— « Panne badin ».

Je remets les gaz et applique la procédure habituelle : atterrissage en patrouille. Mais au sol après contact avec les mécaniciens, nous nous sommes aperçus qu'une tuyauterie manquait et que le sergent L. n'avait *jamais* eu de badin pendant tout son vol. Il avait donc fait toute sa mission (un excellent travail) sans une seule fois regarder ses instruments dans le cockpit.

C'est pour cette raison que nous n'avions pas de radio-compas sur nos avions, uniquement l'A.G.A. qui transmettait sur une fréquence VHF le cap à suivre pour revenir vers la base, sans mettre le nez dans la cabine. Inutile de dire que nous faisions beaucoup de navigation à vue qui était le seul moyen pour nous de nous déplacer hors de notre base. Nous étions très forts, mais il y avait des limites et les discussions allaient bon train : A.G.A. contre radio-compas.

Si nous n'utilisions pas les radars au sol, c'est que nous mettions en doute leur efficacité. Pratiquement ils ne pouvaient suivre que les plastrons et les dispositifs auxquels ils demandaient de temps en temps des coups d'IFF. Ils étaient parfaitement incapables de nous prévenir d'une attaque, et Dieu sait s'il y en avait.

Nos moyens de navigation étaient aussi assez sommaires, cartes au millionième et au 500 000^e datant de la guerre, sur lesquelles nous reportions nous-mêmes avec des crayons rouges les terrains Nato en construction que l'on découvrait au cours des vols.

Le VSV était pratiquement limité aux traversées de couches, et, comme nous n'avions pas d'avions bi-places, nous étions obligés, pour entraîner un pilote, de lui demander de baisser son siège à fond et de travailler aux instruments pour faire une percée — pendant qu'un autre avion le suivait pour assurer la sécurité et veiller au sérieux de l'exercice. (La visibilité extérieure à partir des cockpits était beaucoup plus faible que maintenant et, siège baissé à fond, on ne voyait pratiquement rien dehors.)

Le vol de nuit était notre bête noire, car un certain pourcentage d'heures de nuit était imposé dans le compte rendu mensuel « la 5 C ». Il faisait dépenser des heures de potentiel sans rien en tirer d'utile si ce n'est tout à fait en fin de vol, l'atterrissage de nuit et peut-être aussi une connaissance à acquérir personnellement : la fausse estimation des distances de nuit après avoir plusieurs fois commencé des descentes 30 km trop tôt. Mais c'était un bien maigre bénéfice.

Heureusement qu'il y avait d'autres activités plus passionnantes, comme le tir sur cible au sol (à Epagny) mais là aussi quel fossé entre ce que nous faisons pour avoir des résultats et les règlements qui étaient tous formels : tir sur cible au sol à 30° de pente.

Enfin il y avait des moments de grand standing où l'on n'aurait pas voulu donner sa place pour un empire : les « cheese escadre » à 24, 36 avions mais où les gags ne manquaient pas et où la principale préoccupation était de ne pas se rentrer dedans et d'avoir assez de pétrole pour revenir se poser.

J'ai un souvenir personnel en mars 56, au cours d'un cheese 12 avions contre 18 en Ouragan, mon numéro 2, le sergent G. m'est rentré dedans en vol. Il est venu défoncer mon extrados avec son bout d'aile. Sous le choc il a perdu son

bidon de bout d'aile et est parti en ville. J'ai pu le conseiller à la radio, lui faire larguer son autre bidon et rétablir sa vrille. Quant à mon avion il continuait à voler. J'ai quitté le dispositif et rassemblé sur mon n° 2 qui avait ses ailerons presque bloquées par les tôles disloquées.

Nous nous sommes dirigés vers Dijon en annonçant sur la fréquence tour :

— « Ici Bleu leader, il y a eu un accrochage en vol entre Bleu leader et Bleu 2, nous allons changer de fréquence, faire des essais de décrochage pour savoir si l'on peut se poser, si ça ne marche pas, on saute. »

Essai de décrochage progressif de Bleu 2 et Bleu leader, arrêté par prudence au maximum de la vitesse permettant un atterrissage et appel de la tour de Dijon :

— « Bleu leader et Bleu 2, ça marche, autorisation de revenir se poser. »

Silence de la tour et voix embarrassée :

— « Bien reçu Bleu leader mais est-ce que vous allez vous poser à deux ensemble ou est-ce que vous avez réussi à vous décrocher. »

Cette époque sera aussi celle des balbutiements de l'équipement technique destiné aux pilotes. Les premières combinaisons anti-G, d'un seul tenant, qu'il est impossible de laver malgré de nombreux essais dans nos baignoires (sans oublier de boucher le tuyau anti-G) et nous n'avions pas de rechange ! Les premiers casques, mal adaptés, qui empêchent de lever la tête à son maximum pour voir l'adversaire en combat tournoyant. Si bien qu'à peine arrivés en Israël pour la guerre de 56 notre première opération a été d'entamer et de retailer nos casques avec un couteau pour les aggrandir au-dessus de la nuque. Les premières bottes P.N. fourrées que l'on aurait immanquablement perdues au premier saut. Le transport des parachutes nominatifs des armoires aux avions et inversement à chaque vol car il était impensable de laisser un parachute dans un avion. Il a fallu 10 ans de bagarre pour obtenir qu'ils soient installés à demeure sur les sièges. L'entraînement au siège éjectable sur la catapulte de Bretigny. Il fallait désigner un pilote tous les mois, mais comme il y eut des accidents, cela a été arrêté au bout de 6 mois. De toute façon les pilotes n'avaient pas confiance dans les sièges français et préféraient se crasher (hélas de nombreux exemples).

Enfin les blousons de vol, une véritable valse, en cuir, en tissu, en cuir alternativement kaki et bleu mais de toute façon exécré par les pailleux et toujours l'objet de leur part de contrôle hargneux pour nous empêcher de les porter en dehors du vol.

Mais le moral était extraordinaire et le travail intense, et une partie de la chasse française a pu être engagée en 56 dans la guerre contre l'Egypte avec d'excellents résultats.

(A suivre)

ALLARD (45)

LA CHASSE DES ANNÉES 50

(Suite et fin)

Mais avant d'en arriver là, reprenons le fil des événements.

Première campagne de tir sur Ouragan à Cazaux en novembre 53 avec des P 47 biroutiers. Résultats très supérieurs à ce que nous avions fait sur Vampire, car on connaissait les viseurs et on pouvait les régler.

A partir de 54, les écoles U.S. et canadiennes vont débiter des pilotes en série et nous en verrons arriver tous les jours. Nous sommes montés à certains moments à 45 pilotes par escadron. Les commandants d'escadrille n'arrivaient pas à tous les connaître, et pour les faire voler !...

En mai/juin campagne de tir à Cazaux. J'arrive à faire 72 % sur un panneau, ce sera le meilleur tir de l'année sur l'Ouragan.

En septembre grandes manœuvres « Shooting star » à Strasbourg. L'escadre doit mettre en place tout son support sur le terrain car celui-ci est à peine construit et pas encore occupé.

Poussé par l'esprit d'aventure, mais combien inconscient, je demande la responsabilité de chef de détachement automobile alors que je ne suis que jeune capitaine avec 6 mois de grade. Ma demande est de tout de suite acceptée et je me retrouve à la tête de 150 véhicules, camions ateliers, citernes, grues, etc. avec comme chauffeurs des sous-officiers mécaniciens qui avaient passé leur permis sur la base, et la charge de tout amener à bon port au bout de 300 km. Inutile d'énumérer les sueurs froides, les pannes, les véhicules perdus, les accidents de toute sorte. Mais ce fut passionnant.

Au retour des manœuvres nous ne soufflons guère chaque fin de semaine, car nos dimanches sont pris soit par la « garde au Rhin », soit par l'entraînement des pilotes de réserve active, mais du moment que nous pouvons voler, tout va bien.

Avril 55 - nous sommes gâtés, cinq semaines de campagne de tir pour l'escadre. Je termine à 40 % de moyenne.

Juin - manœuvre « Carte blanche » avec dispersion autour du terrain, l'escadron s'installe au château de Chevigny à quelques km des pistes et l'on peut aisément imaginer le trafic de véhiculer engendré par cet éloignement, mais l'on réussit à voler quand même.

14 juillet - Défilé à Paris et dès le retour mise en place à Dôle sous la tente car on refait notre piste. Quant à moi, je pars avec les 9 candidats qui vont passer leur brevet de C.P. à Lahr. Ils seront tous reçus (5).

Le 2 août, capitaine depuis un an et demi, je prends le commandement de l'escadron 1/2 Cigognes, mais je n'ai pu obtenir de prendre en compte réellement d'une part les avions et d'autre part les pilotes en tenue de vol, on m'impose une cérémonie militaire avec tout le personnel en tenue bleue, guêtres, ceinturon, fusil, baïonnette au canon ! On se serait cru biffin !

3 octobre - Accident du sergent P. qui, moteur arrêté, ne veut pas sauter et se crashe. Il commence à glisser dans un champ puis accroche une taupinière avec une extrémité d'aile et part en rotation : bout d'aile, nez, bout d'aile, queues pour 4 ou 5 tours avant de terminer sur le dos. Résultats : une simple petite égratignure sur le nez ! Sans oublier de signaler que, dès le début de la rotation, un de ses bidons est parti, entraîné par la force centrifuge, et est allé ouvrir le passage dans une ligne à haute tension qui lui barrait la route.

Fin octobre - Passage de l'inspection générale pour voir nos méthodes d'instruction. Ils apprennent beaucoup de choses.

Printemps 56, nous changeons d'avion, nous abandonnons l'Ouragan pour prendre le prestigieux Mystère IV équipé du réacteur Verdon. Enfin, un avion qui n'est plus limité par les phénomènes de compressibilité et qui atteint le mur du son en piqué. Nous mettons tout de suite cette caractéristique en pratique et les populations environnantes doivent s'en souvenir encore. Par contre une déception : comme nous étions empoisonnés par les avions civils qui passaient verticale de la base à toute altitude (la balise se trouvait à l'époque sur le terrain), nous avons décidé subrepticement de les dégoûter en passant le mur du son sur eux lorsqu'ils arrivaient verticale du terrain. Mais, hélas, nous avons beau faire des piqués très précis, maintenus jusqu'à la dernière seconde, les dakotas et autres vacheries ne sentaient absolument rien et continuaient imperturbables.

En mars, avant de dire au revoir à l'Ouragan, les 2 escadrons Cigognes et Alsace accomplissent chacun plus de 1 000 h de vol ! Quel tour de force des pilotes et surtout des mécaniciens.

C'est à peu près à cette époque que commença l'aventure des escadrilles parrainées en Algérie. Chaque escadre devait entretenir deux escadrilles en A.F.N. sur avion-école armé (c'est-à-dire étrangement alourdi) le plus célèbre étant le T.6. Aventure passionnante pour les commandants d'escadrille et les jeunes pilotes, mais que de pertes douloureuses pendant 5 ans.

A Dijon, nos mécaniciens ne chôment pas car il faut qu'ils apprennent à connaître le Mystère IV en utilisation, tout en perfectionnant leur approche technique par les visites d'arrivée. Pas question de permission, la mécanique doit sortir tous les avions en dotation. Les pilotes, quant à eux, s'entraînent d'une façon intensive aux missions tactiques : sweeps, attaques de terrains ou de ponts en limite de portée. Et l'on commence à mettre sur pied des patrouilles indissociables, toujours composées des mêmes pilotes. Il y a quelque chose dans l'air.

Enfin, nous allons avoir tous nos avions disponibles pour le 15 août et espérons pouvoir souffler. Coup de théâtre, le 14 août nous les convoyons à Mont-de-Marsan où ils vont être pris en compte par une puissance étrangère qui les a achetés. Nous recommençons le travail des visites d'arrivée sur d'autres avions qui arrivent à Dijon et, comme les chefs sont très pressés, j'organise même le travail de nuit dans le hangar.

Notre parc d'avions disponibles augmente trop lentement à notre gré. Il faut faire un vol d'essai à chaque sortie de visite d'arrivée et ce vol d'essai comporte une montée à 45 000 avec évolution à cette altitude et une réduction de manette pour vérifier que la pressurisation cabine tient au ralenti. J'ai le souvenir précis d'un essai de ce genre. L'avion se comporte parfaitement bien au décollage, mais, dès que je commence à monter, je m'aperçois qu'il n'a *aucune* pressurisation. Estimant que cette panne franche pourrait être réparée facilement par les mécaniciens, je continue à monter en appliquant tout le programme d'essai moteur et cellule. Je suis allé comme ça jusqu'à 45 000 sans pressurisation, avec seulement à cette altitude des picotements douloureux au creux des bras et dans les genoux. L'essai s'est bien terminé, mais quand j'ai parlé incidemment de mon aventure au toubib P.N. il a failli avoir une attaque, disant que j'avais frôlé l'embolie gazeuse.

Le 19 septembre, mise en place à Cazaux pour mettre au point la conduite de tir canon. Nous découvrons les méthodes de réglage des canons de 30 et commençons à obtenir de bons résultats sur panneau remorqué quand, le 4 octobre, nous sommes sûrs d'avoir un bon outil en main et avons confiance dans notre avion.

En mars 57, grâce aux soins méticuleux des mécanos moteurs, je peux faire monter pour la première fois un Mystère IV au-dessus de 50 000, mais c'est bien un maximum pour cet avion. Quoi qu'il en soit, c'est quand même un excellent avion de chasse pour son époque, très équilibré dans ses performances, et nous nous mesurons tous les jours avec succès aux chasseurs U.S. ou Canadiens.

En octobre, je dois quitter mon escadron et prends le poste de chef des OPS de l'escadre, mais un travail particulier m'attend : l'Inde vient d'acheter des Mystères IV et, après avoir reçu un premier envoi par porte-avions, voudrait que les avions lui soient livrés par la voie aérienne.

Je suis convoqué à Paris par le major général. C'est la première fois que je mets les pieds à l'état-major. Je suis reçu par ses adjoints qui m'exposent le problème, convoier 83 avions avec bidons de 625 l de Bordeaux en Inde, est-ce possible ? Connaissant bien les distances franchissables, j'étudie les emplacements des terrains civils et en conclus que c'est faisable. On me pousse alors dans le bureau du major général qui me dit simplement :

— « Excusez-moi, je suis très occupé, je ne peux pas vous recevoir longtemps. Vous estimez que c'est possible, c'est très bien. Eh bien, vous allez l'organiser et vous ferez le premier convoyage. »

Et, jeune capitaine de 3 ans 1/2 de grade, je me retrouve abasourdi à la tête de cette aventure.

Entrevue avec le C.O.T.A.M., avec Air France pour demander des tuyaux. Commande des cartes nécessaires : au millionième pour les trajets, au 500 000^e pour les arrivées sur les terrains.

Et l'échéance arrive. Le 10 décembre, je me retrouve à Bordeaux, une fois de plus en civil, pour prendre en compte les premiers avions tout neufs. Nous

serons accompagnés par des Pakets indiens, mais ce sera un casse tête pour essayer d'avoir des mécaniciens à chaque départ. J'ai décidé de faire ce premier convoi à 9, 3 patrouilles de 3 ; mais pour corser le problème aucun de ces 9 avions ne possède de radio-compas. Il faudra interroger les gonios et faire de la navigation à vue, beau sport en perspective !

Première étape : Istres qui nous permet de tester un peu les avions et de vérifier que les bidons se vident bien.

Deuxième étape : Brindisi : un tracteur au sol endommage l'aileron d'un avion, demande de pièce de rechange et finalement réparation sur place.

Troisième étape : Nicosie.

Quatrième étape : pour rattraper le retard, cap direct sur Barheim, 2 h 05 de vol, 1 900 km avec des bidons de 625 l, c'est pas mal.

Cinquième étape : dans la journée : Barheim, Karachi, New Delhi.

Sixième étape : New Delhi, Kalikunda (à côté de Calcutta).

Les 9 avions sont livrés en excellent état.

Retour par superconstellation après avoir passé Noël à New Delhi.

Il me reste à organiser les autres convois au fur et à mesure que les avions sortiront des usines de Bordeaux, cela s'étalera sur un an et demi. Ces convois seront facilités par l'apparition de radio-compas sur les Mystère, la présence de N.2 500 et de personnel français pour l'accompagnement, la mise en place préalable à Dijon pour essayer les avions. La 12^e escadre viendra donner un coup de main à la 2 à l'automne 58, avec un changement d'itinéraire pour éviter la Syrie : Nicosie, Bigarbekir, Téhéran, Sharja, Jodhpur et livraison des avions à Canwor au lieu de Kalikunda.

Mais tout cela n'empêche pas l'entraînement normal de se faire tous les jours avec une prise en main de plus en plus complète de l'avion. Le peel-off en moins de 60 secondes est toujours à l'ordre du jour et cela me rappelle une anecdote : un jour, en alerte en bout de piste avec un équipier, je vois un Mystère IV isolé se présenter pour le peel-off. Il n'a pas d'insigne et n'est donc pas de l'escadre. Il amorce d'une façon parfaite sa manœuvre, mais au sommet de sa chandelle, il desserre son virage puis émet une traînée blanche. Il s'éloigne un peu et revient se poser au-delà des 60 secondes. Renseignement pris à mon retour de vol, il s'agit d'un brillant pilote d'essai de la maison Dassault, J.M.S., qui n'a pas voulu se trouver en reste pour le peel-off, mais qui, au sommet de sa courbe, a coupé la H.P. au lieu de sortir les volets, et son moteur s'est arrêté. Il a réussi à le rallumer et à se poser sans perturber le trafic.

Le rallumage en vol était un souci des techniciens qui essayaient de mettre au point quelque chose de sérieux et surtout d'obtenir la confiance des pilotes. Cela s'est traduit pour nous par des extinctions volontaires en altitude, verticale de la piste, en patrouille légère accompagnée d'un moniteur. Descente en vol plané et rallumage à une altitude donnée, séance d'entraînement peu prisée des pilotes.

Les grandes manœuvres, les exercices d'alerte se succédaient à cadence élevée et pouvaient nous surprendre à toute heure du jour ou de la nuit. Ma femme se souvient encore d'un réveil à 2 h du matin par la sonnette de la porte d'entrée. Nous trouvons sur le palier un brave soldat avec un plan et une lampe électrique qui nous dit :

— « Rebecca, à partir de maintenant vous êtes consignés dans la garnison en attendant les ordres. »

Ce qui nous donne une fois de plus l'occasion de rouspéter contre nos chefs. Mais ceux-ci, quand on voit la chose avec du recul, n'étaient pas nombreux et ne pouvaient tout faire. J'ai encore dans mes archives une lettre de commandement mettant sous mes ordres la II^e Brigade aérienne de Dijon pendant 48 h parce que le commandant de base était absent et n'avait pas de second, le commandant d'escadre était absent et n'avait pas de second, et moi-même, capitaine de 4 ans de grade, chef des OPS, j'étais le plus ancien P.N. sur place.

Mais le temps passe, et nous voici à la fin de la décennie avec l'arrivée du Mirage III et l'un de nos camarades déjà aux commandes comme officier de marque.

Encore beaucoup de travail et de joie en perspective, mais rien n'aura le même goût que cette période d'après-guerre où nous avons nous-mêmes conduit notre transformation pour dépasser le stade de « bagarreur au canon à bout portant » et arriver à celui de chasseur tout temps « chef d'orchestre d'un faisceau de techniques ».

S'estompe alors le type de chasseur des années 50, comptant sur 90 % de connaissances techniques et d'expérience, et 10 % de chance. Se souvenant de ce que disaient les anciens qui avaient fait la guerre :

— « Un chasseur, tant qu'il a de la chance et qu'il sait l'utiliser, est un bon chasseur. »

Général N. ALLARD (45)