

PRENDRE L'AIR

Être aviateur - Extraits des souvenirs de Jean Marie Saget (1/2)

(parus dans : " Dans l'aile de la Chimère, Carnets de vol et mémoires ")



Emblème de l'escadrille SPA 65 " La Chimère "



Jean-Marie Saget



*La revue de l'Association
des Amis du Musée Safran*

Hors-Série N° 10

Octobre 2025

Contact

Rond-Point René Ravaud 77550 Réau
Tél : 01 60 59 72 58 Mail : aams@museesafran.com

Sommaire

<i>Avant-propos</i>	4
Jacques Daniel / Albert Grenier	
<i>Préface</i>	6
Claude Saget	
<i>Introduction</i>	7
<i>Les débuts</i>	9
<i>L'Ecole de l'air</i>	17
<i>Pilotage aux USA</i>	21
<i>La Deuxième Escadre de Chasse</i>	27
<i>La Coupe Saint Exupéry</i>	35
<i>Pilote d'Essais</i>	41
<i>L'EPNER</i>	47
<i>Le Super Mystère</i>	50
<i>Qualification PA</i>	52
<i>Vrilles sur SMB2</i>	54
<i>L'Etendard Marine</i>	58
<i>Les vols Fusée</i>	65
<i>L'Etendard IV M sur le porte-avions</i>	75
<i>Mirage III Avon et Etendard IV M</i>	83
<i>Le Balzac V-001</i>	91
<i>Anecdote</i>	93
<i>Le Mystère 20</i>	97
<i>Les Mirage III V-01 et -02</i>	104
<i>Anecdote</i>	113
<i>Le Mirage F2-01 et le Mirage G</i>	116
<i>Anecdote</i>	119
<i>Le Mirage 5</i>	125
<i>Le Mirage F1-02</i>	130
<i>L'Hirondelle</i>	135
<i>Anecdote</i>	138

Tous documents et photographies de cet ouvrage issus de la collection de Jean-Marie Saget

Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite par quelque procédé que ce soit, sans le consentement de l'auteur est illicite et constitue une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Avant-Propos

Ce dixième numéro Hors-Série de " Prendre l'air " retrace la carrière, exceptionnelle, du plus emblématique pilote d'essais de l'avionneur de Saint-Cloud, entre les années 1950 et 1990 : Jean-Marie Saget.

Du Vampire au Mirage 4000 et au Cap 10, le pilote évoque les avions mythiques tels que la série des Mirage (III, IV, 5, F1, G8, 2000 et 4000), l'Alphajet mais aussi l'Etendard IV et Jaguar.

Après une formation de pilote de chasse en France puis aux Etats-Unis, Jean-Marie Saget est affecté à Dijon-Longvic sur Ouragan. En 1954, à bord de ce premier avion de combat il remporte la Coupe Saint-Exupéry entre Paris (Creil) et Cannes. Le hasard fait qu'il rencontre Marcel Dassault : l'année suivante il l'embauche comme pilote d'essais.

Pendant plus de 35 ans, Jean-Marie Saget va participer aux essais et à la mise au point de quasiment tous les avions conçus à Saint-Cloud, se concentrant principalement sur les avions d'armes même s'il a effectué des vols d'essais sur les différents Falcon, l'Atlantique ou le Mercure.

Son expertise du pilotage et notamment de la voltige aérienne lui vaudra le surnom de " Pilote aux yeux rouges ", un terme attribué lors des salons aéronautiques de Farnborough, dans les années 1970, en raison des accélérations négatives supportées en virage dos en Alphajet.

En avril 2018, il effectue son dernier vol à l'âge de 89 ans, pratiquant notamment la voltige sur l'un de ses avions préférés, le Cap-10 B. Il totalise alors 22 000 heures de vol aux commandes de presque trois cents aéronefs et versions différentes : un beau palmarès depuis son premier vol effectué le 14 novembre 1946...

Son fils Claude, lui-même ancien pilote de combat de l'Armée de l'air et pilote d'essais a bien voulu faire part aux lecteurs de notre revue du manuscrit retraçant sa carrière aéronautique mais surtout celle de pilote d'essais chez Dassault Aviation, entre 1955 et 1992.

Illustré de plus de 800 photos, schémas, illustrations, le texte présente la carrière de Jean-Marie Saget - des premiers vols sur planeur de sa conception aux avions légers - mais aussi les différents avions de combat de la période 1950 - 1990...

"Je commence à vivre quand je vole "
ou
le véritable roman d'aventure aéronautique
de
Jean-Marie Saget



Jean Maris Saget devant le prototype du Mirage 2000 B-01

Préface

Ce que vous allez découvrir au fil de ces lignes, passionnément si vous êtes initié ou plus lentement peut-être si vous êtes un néophyte mais qu'importe, est une suite d'extraits des mémoires aéronautiques d'un homme tout à fait hors du commun...



Le général Roland Glavany, à l'époque commandant en disponibilité de l'Armée de l'air et chef-pilote d'essai de la GAMD (Générale Aéronautique Marcel Dassault), qui l'a accueilli tout jeune pilote d'essai à son entrée dans la société en 1955, a dit de lui : " Jean-Marie Saget était un don du ciel, il était extrêmement doué, il ne vivait que pour l'aviation et surtout, il était d'une honnêteté morale exemplaire " - Excusez du peu ! Il est rare d'être reconnu d'aussi belle manière de son vivant et si tôt par ses pairs...

Avec ses mots bien à lui, Jean-Marie Saget, qui avait compris la nécessité de laisser une trace de sa carrière exceptionnelle, entreprit la rédaction de ses mémoires dès la fin des années 1970. Une seconde partie, manuscrite elle aussi, vint enrichir plus tard ce récit déjà bien fourni, afin de couvrir la période 1986 - 1989. En cette dernière année, atteint par la limite d'âge, il dut se résoudre à quitter le monde magnifique des essais en vol. Ce fut là pour lui l'occasion de se consacrer complètement à l'aéro-club qu'il avait créé dès la fin des années 1960, destiné à la formation au pilotage de perfectionnement et à la voltige aérienne avancée. Il lui tenait à cœur de transmettre tout ce que la Providence, disait-il, lui avait permis d'acquérir en autodidacte au fil de longues années de labeur.

Chasseur, pilote d'essai et instructeur de voltige : trois vies de pilote dans une carrière d'aviateur de soixante ans et vingt-deux mille heures de vol. Cette vie de passion aérienne, passée à goûter chaque décollage et chaque instant en l'air, est celle de Jean-Marie Saget. Ses carnets de vol sont ceux de l'âge d'or des jets en France. Ils retracent une aventure collective, humaine et technique, observée depuis le cockpit pendant trente-quatre ans d'essais des avions Dassault. Ils sont aussi le témoignage d'un homme pour qui l'Aviation est un don à transmettre :

« Ce que j'ai reçu, je te le donne ».

Introduction

Se raconter n'est pas chose facile pour qui n'est pas écrivain de métier et si l'on a le souci de la vérité historique, car tel événement vu à vingt ans de distance n'a souvent plus le même aspect ; on a bien des chances de ne plus le ressentir de la même façon. Quoi qu'il en soit, en feuilletant mes carnets de vol et en écrivant quelques historiettes, j'ai vu resurgir du passé nombre de souvenirs que je croyais oubliés et retrouvé des détails de situation qui en font toute la vie. Je vais donc conter ma carrière, étroitement liée à l'histoire de la Maison Dassault pendant plus de trente ans. Bien sûr, comme je ne cite que les événements marquants, on pourrait en tirer une impression totalement exagérée d'aventures permanentes. Qu'on veuille bien considérer la durée sur laquelle s'étend le récit ! Cependant, il serait également faux de croire qu'en raison des progrès immenses de la technique, l'aviation et particulièrement les essais en vol sont devenus une activité parfaitement paisible et dénuée de tout imprévu.

J'ai rencontré nombre de jeunes aviateurs qui sont bien persuadés que rien ne peut leur arriver... jusqu'au jour où la réalité soudain s'impose. Mais pour la plupart, les gens de l'air sont plus circonspects. Ils savent bien qu'un mince détail, un moment d'inattention ou la moindre fausse manœuvre peuvent transformer un vol paisible en accident. Mais cette connaissance de la fragilité de la vie donne à celle-ci une saveur incomparable. C'est sans doute pourquoi les aviateurs sont rarement des gens tristes. Le côtoiement quotidien du risque, si limité soit-il, fait du reste que son absence crée l'ennui. Privez un vrai pilote, un fanatique du vol, de ses expéditions dans l'azur, et c'est alors qu'il devient triste, agressif. Ah ! Ces instants incomparables où la verrière se referme, où le pilote rabat la visière du casque et où il se retrouve face à la machine encore inconnue, seul dans le ciel ! C'est dans l'arène intérieure que se joue un combat que les autres vont ignorer. C'est une victoire sur soi-même d'effectuer parfaitement un essai malgré des conditions d'exécution difficiles, des accélérations très sévères, des réactions imprévues de l'avion. On nous demande parfois : " Avez-vous peur en vol ? " Certes, il peut arriver de craindre pour l'avion qui nous est confié, voire pour notre vie, car bien souvent, l'espace d'un instant, on frôle l'accident ; cependant, la plus grande crainte est sans doute de ne pas se montrer à la hauteur des circonstances : on ne peut exercer correctement le métier de pilote dans l'appréhension ; la connaissance du risque et son acceptation sereine sont des conditions de survie. Il faut avoir conscience de ses limites et rester toujours sur ses gardes ; mais n'est-il pas écrit dans l'Evangile de Luc : " Et même les cheveux de votre tête sont tous comptés ? " Ceci ne constitue certes pas une invitation à prendre des risques insensés, mais après que l'on ait fait au mieux, l'issue appartient à Dieu.

Ainsi, tout au long de ma carrière, je me suis senti guidé et secouru. Je ne puis croire un instant que les circonstances en présence desquelles je me suis trouvé soient le fait du hasard ; que penser aussi de ces incidents qui auraient pu très mal se terminer et dont je suis sorti indemne ou presque ? J'y vois une manifestation de la puissance de Dieu. Il est de ces moments privilégiés où l'on est plus réceptif, où le rideau qui nous sépare de l'au-delà devient plus ténu, où ce qui est accessoire s'efface devant l'essentiel, où la Divine Présence s'impose de façon éclatante et où l'on voudrait tant la rendre sensible à ceux qui nous entourent. Malheureusement, ce genre d'expérience est incommunicable ; elle vient du plus profond de l'être, on a l'impression de toucher la Vérité ; instants précieux dont le souvenir suffit par la suite à illuminer la grisaille quotidienne. Parfois je me demande ce que le Seigneur attend de moi pour m'avoir protégé de façon aussi étonnante. Je dois au moins ce témoignage, qui n'exprime que faiblement mon émerveillement et ma reconnaissance. Il est bien clair que cet abandon en Dieu ne signifie nullement que je me laisse aller nonchalamment. Quand l'heure est grave, je me bats avec toute l'énergie possible, tout en sachant bien que le Seigneur aura le dernier mot. Aussi, après mes diverses aventures, je reprendrai chaque fois les vols avec enthousiasme, sans la moindre appréhension.

Une des grandes leçons de la vie a été pour moi l'évolution des relations franco-allemandes : ennemis irréductibles avant la seconde guerre mondiale, quarante ans après la fin de cette dernière, nous travaillons ensemble à construire l'Europe. Peu à peu, les liens se sont établis, tant au niveau des Etats que des entreprises et, ce qui est encore plus important, des individus. Ainsi, surmontant la barrière linguistique et les vieux préjugés, avons-nous découvert des gens bien sympathiques et si proches de nous. Quelle monstrueuse erreur de s'être livré tant de guerres destructrices avant de s'en apercevoir ! Plus généralement, notre métier nous met en contact avec des aviateurs de toutes nations et c'est de constater, lorsqu'on a la chance de les connaître mieux, combien les hommes sont semblables : ils n'aspirent pour la plupart qu'à vivre en paix avec

leur famille et leurs amis ; seuls les systèmes politiques dressent les gens les uns contre les autres jusqu'à les faire s'étriper, alors que nos petites rivalités terrestres sont bien ridicules si l'on se réfère un instant au vaste univers dans lequel nous baignons, et dont nous n'arrivons même pas à embrasser les limites ! Contemplant récemment la superbe photographie d'une galaxie spirale - image de toute beauté - je pensais : " Merci, Seigneur, pour toutes ces merveilles et, au milieu de cette immensité, pour le soin qu'à chaque instant vous prenez de nos vies ! "

Mes activités d'instructeur sur avions légers me font rencontrer de nombreux jeunes. J'essaie, en m'appuyant sur leur enthousiasme, de leur donner des habitudes de rigueur et d'effort sur soi si nécessaires au milieu du laisser-aller général de notre société moderne, qui risque d'entraîner la ruine de l'Occident qui a renié ses valeurs traditionnelles. Je crois en la vertu profonde des valeurs morales qui sont comme le squelette sans lequel le corps ne serait qu'un amas informe.

Travaillez, souriez à la vie, et faites confiance à Dieu. Et vive l'Aviation !

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 de notre coin de plaine situé au nord-est de Dijon. Adossée au plateau de Langres et riche d'une histoire qui se perd dans la nuit des Temps, cette terre ne se livre pas spontanément. Il faut savoir enfile les chemins creux, pénétrer les forêts moussues où fleurit la girofle pour en découvrir l'authentique saveur. Les rivières souterraines y ont creusé de fantastiques galeries et l'antique voie romaine se déroule, imperturbable, entre les champs de luzerne et de colza, dans la chaleur écrasante d'un été qui embaume le cassis et la fleur de houblon. Sans nul doute, les hommes sont-ils pétris de cette même pâte qui façonne la terre sur laquelle ils vivent. Vous l'aurez compris : je ne suis pas d'une nature follement exubérante.

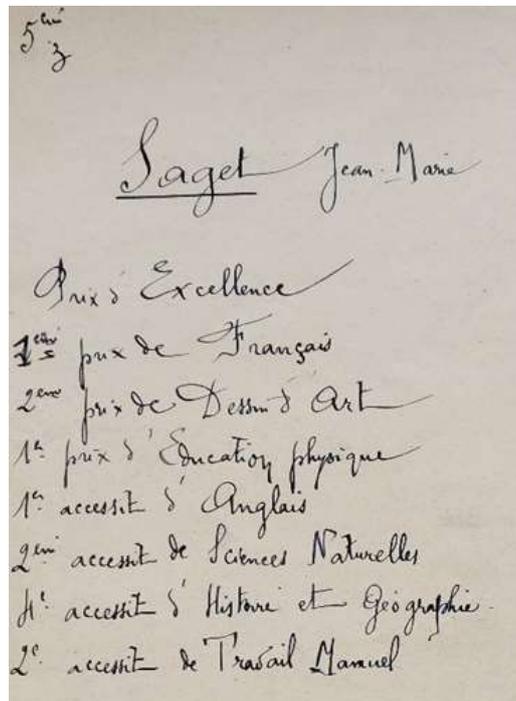
Je reçois l'éducation de la plupart des petits Français de l'époque, encore toute marquée par la Grande Guerre : mon Père, mes oncles - du moins ceux qui ont survécu - me racontent leurs histoires, toutes faites d'angoisse sourde pendant les nuits sans lune et d'assauts héroïques dans les petits matins gelés et la boue des tranchées.

Paul Déroulède, auteur de chansons patriotiques, ne paraît pas encore démodé et Dieu, Patrie, Respect de l'autorité sont des principes indiscutés dans l'entourage familial. Ma jeunesse est studieuse, ainsi partagée entre Paris et la Bourgogne, avec en toile de fond la période troublée du Front Populaire, la guerre civile d'Espagne et surtout la deuxième Guerre Mondiale. Je la vis en spectateur car j'ai onze ans lors de l'invasion de juin 1940 mais elle m'a fortement marqué, comme tous ceux de ma génération.

A l'école primaire de mon village alors que j'arrivais de Paris, le maître d'école m'avait placé au milieu d'écoliers plus âgés ; croyant sans doute que je ne savais pas écrire ou de peur que je me blesse, il m'avait remis un porte-plume sans plume. Il me regardait avec insistance pour voir ce que j'allais bien pouvoir écrire sous sa dictée. Malicieux, je ne m'étais pas laissé impressionner et je lui avais lancé : " Ecris donc, teu ! " (Ecris donc, toi !). Eclat de rire général de la classe.



Plus sérieusement, bon élève à l'école, je me suis vu octroyer en récompense de nombreux témoignages de satisfaction plusieurs années de suite.



C'était de fait, l'époque des grands raids et celle des records. Tout ce que la planète comptait de pilotes rivalisaient toujours plus haut, plus loin, plus vite ; les femmes n'en étaient pas absentes et Maryse Bastié, Hélène Boucher et Maryse Hilsz défendaient très brillamment les couleurs françaises. La conquête du ciel et l'ivresse du vol mêlaient autant technique qu'aventure et lyrisme. Décoller un avion de 650 CV d'une piste en herbe avec sept tonnes de pétrole était déjà une prouesse en soi, mais braver les éléments dans des cabines non chauffées ni pressurisées limitaient passablement les ébats en altitude ! Il y avait pourtant, pour rallier Tokyo, quelques sommets à survoler... Quand la Sibérie se dégageait, il fallait encore affronter mousson et typhons et nombre d'expéditions se terminèrent en catastrophe. Dans l'autre sens, ce n'était guère plus simple et le piège des Océans se referma sur bien des équipages chevronnés, rejoignant ainsi la Légende et les épaves de Victor Hugo.

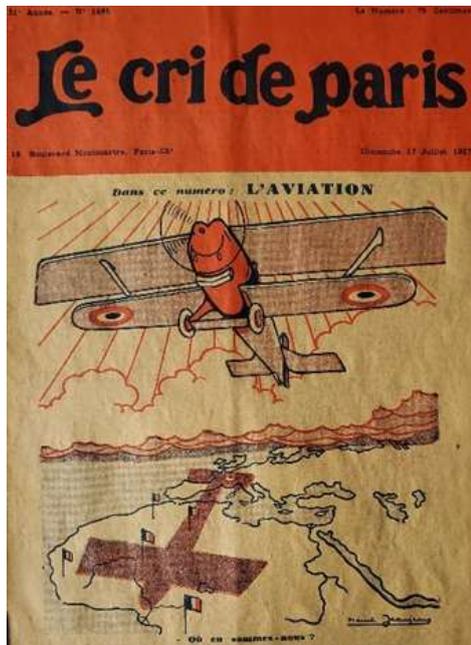
" O combien de marins, combien de capitaines,
Qui sont partis joyeux pour des courses lointaines,
Dans ce morne horizon se sont évanouis ! "

Mes premiers contacts avec l'aviation remontent très loin : mon père, passionné de mécanique, m'emmène à un meeting, sans doute au Polygone de Vincennes, dont je n'ai gardé que le vague souvenir d'une immense foule et d'avions faisant " des acrobaties ". Mais j'en reviens ébloui. C'était en fait un lieu magique où les pilotes se lançaient des défis, échangeaient leurs appareils et évoluaient de préférence en rase-mottes, proposant au public qui désignait le vainqueur, des figures d'une hardiesse inouïe. Une autre fois au Grand Palais où est exposé un ANT-25 monomoteur qui vient de battre un record de distance, j'ai même le privilège - vu mon très jeune âge et ma petite taille - de monter brièvement dans le fuselage arrière.

Pour autant je ne ressens pas de connivence particulière avec le ciel. Jusque-là, j'étais plutôt subjugué par les superbes locomotives aux roues de deux mètres de haut ; je les voyais cracher et souffler en sortant de la gare de Denfert Rochereau, au milieu d'extraordinaires nuages de vapeur. Je rêvais d'un avenir barbouillé de suie, aux commandes d'un de ces monstres d'acier mais au printemps 1936, mon Père rapporte à la maison quelques revues d'aviation, probablement à l'occasion du salon de l'Aéronautique qu'il est allé visiter : " l'Air ", et son supplément, " l'Air pour les Jeunes " où je trouve des rubriques sur l'aéromodélisme et le vol avec ou sans moteur.



C'est alors pour moi la Révélation : je veux être Aviateur.



Si, dans ces années d'avant-guerre, il n'y a pas de télévision et la TSF est encore peu répandue, la Presse et les magazines pour la jeunesse sont tout imprégnés d'histoires d'aviation. La chronique de l'Aéropostale enregistre autant de victoires que de drames et ses acteurs sont des héros dont on suit les aventures avec fascination. La réalité bouscule à tel point la fiction que les exploits des aviateurs déchaînent l'enthousiasme de tous les lecteurs, grands et petits. Les folles épopées à travers les Andes de Guillaumet ou de la truculente Adrienne Bolland sont des morceaux de bravoure qui dépassent l'imagination. Sauf à les vivre, nul n'aurait su inventer pareille inconsciente témérité ! Les disparitions d'Amelia Earhart et de Mermoz aux commandes de La Croix du Sud prennent une dimension tragique bien sûr mais aussi mystérieuse et non dénuée de romantisme. " Le ciel était si bleu, la mer était si belle "... Auréolés de gloire, ils rejoignent le paradis des pilotes perdus qui ne sauraient s'en aller autrement qu'en battant des ailes. Je me plonge dans une biographie toute fraîche d'Hélène Boucher. Celle que l'on appelait " La fiancée de l'Air " et qui " filait comme une hirondelle un jour d'orage au ras des arbres " - trop bas sans doute - avait fini par s'écraser dans un petit bois en 1934, à vingt-six ans. Et toute la France l'avait pleurée. Mais c'est à une bande dessinée que je dois de connaître les bases de la technique aéronautique. Découverte dans l'hebdomadaire Pierrot, " Parlons d'Aviation " était en fait extraite du Manuel de Pilotage des Aviations Militaire et Maritime, illustré par Marcel Jeanjean. Le Journal de Mickey offrait quant à lui, une excellente introduction au Vol à Voile avec une autre bande dessinée " Les conseils du Chef Pilote " : je les ingurgitais dans la foulée. Aussi quand, pour la première fois, je prendrai les commandes, je retrouverai instinctivement tous ces gestes assimilés depuis longtemps et ces notions solidement ancrées dans ma mémoire se révéleront alors extrêmement profitables. Comme quoi la connaissance précoce de certains sujets n'est pas nécessairement une aberration...

Mais ce n'est pas tout. Il me faut maintenant un avion ! A défaut de pouvoir voler - je n'ai guère que dix ans - je glane au fil de mes lectures des plans que j'accomode à la lueur de l'inspiration du moment. Je jette mon dévolu sur un grenier situé au-dessus de l'atelier paternel. Sorte de préau d'altitude, on y accède par une échelle. Fermé sur trois côtés, le quatrième donne sur une cour, autorisant ainsi tous les débordements latéraux. Ce détail s'avérera particulièrement précieux le jour où je devrai descendre mes prototypes pour rejoindre l'aire d'envol, une friche qui se trouve au bout du village ! Je commence modestement avec quelques modèles réduits puis me lance en 1939 sur la réalisation d'un petit avion grandeur nature qui, suspendu aux poutres, devait me servir de Link Trainer. Bientôt pourtant je l'abandonne pour me tourner vers des engins plus ambitieux dont la propulsion devait être assurée par un moteur de motocyclette. Bien qu'ils fussent trop lourds pour avoir la moindre chance de décoller, j'aurai là une utile confrontation avec les problèmes de construction.



Voler devient une obsession ! Si le ciel peut attendre, moi par contre, j'ai bien du mal à m'y résoudre. Mais les avions alliés se font de plus en plus nombreux dans le ciel de France. En 1941, ils lancent une offensive nocturne sur l'usine Renault et celle de L'Air Liquide à Billancourt. 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 aériennes devient telle que la sirène, pourtant proche de notre logis, ne nous réveille même plus. Au cours de l'hiver 1943-44, j'assiste un matin à l'imposant défilé de trois cents Boeing 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 B-17, des chasseurs puis douze Mosquito qui s'offrent en piqué la gare de Massy Palaiseau. En Bourgogne, où nous nous replions le 8 juin, je peux admirer un carrousel de Lightning P-38 américains aux lignes d'une suprême élégance, qui attaquent la gare d'Is-sur-Tille puis les Spitfire aux cocardes françaises juste avant l'arrivée des troupes de la 1^{ère} Armée.

Les hostilités ont cessé. La vie reprend son cours et moi les miens au Collège Lavoisier où je prépare mon Baccalauréat. Dans l'immédiat d'après-guerre, nous avons tous un formidable appétit : appétit de nourritures terrestres car rutabagas et topinambours ne m'ont pas beaucoup engraisé, mais aussi appétit de grands desseins. Je suis plus que jamais déterminé à aller de l'avant d'autant que je suis persuadé que le chemin sera long et les obstacles, innombrables. Je commence donc par me plonger dans une étude sérieuse de la technique aéronautique avec les livres de Sup'Aéro que j'emprunte au Conservatoire des Arts et Métiers et suis les cours de Mr Toussaint, patron de la soufflerie de Saint-Cyr, en " séchant " mon dernier amphi du samedi à l'école.

En 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. Le 14 novembre a lieu mon premier vol sur un planeur, le Caudron C-800, 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 - mon rêve se matérialise enfin : me voici en l'air, je survole les champs ; c'est un aspect tout différent du monde que je découvre alors 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 ! Pourtant je connais par cœur les manœuvres et je brûle d'impatience de recommencer. Ce que je fais pendant des mois, me levant à l'aube pour être sûr d'arriver le premier sur le terrain. Le trajet dure des heures, entre le métro, le train et le bus ; le parcours est d'une tristesse infinie, au milieu des ruines d'un paysage dévasté par la guerre ; le jour se lève l'hiver, luisant de pluie, obstinément noyé dans un brouillard opaque ou superbe de givre et balayé par une bise bien mordante. Loin de me décourager, ces conditions peu séduisantes ne parviennent pas à ébranler la résolution farouche que j'ai prise. Elles la fortifient au contraire. Il n'est rien de tel que de saines difficultés pour tremper un caractère. La vie est riche de défis. Libre à chacun de les relever ! Je n'aurai d'ailleurs cesse par la suite d'entraîner mes troupes, quelle que soit la couleur du ciel ou la hauteur du plafond, ne leur faisant grâce que lorsqu'en tour de piste, je ne retrouverai celle-ci que de justesse... Pour l'heure, je n'en suis pas là. Chaque jeudi, patiemment je passe toute la journée à remettre en batterie les planeurs pour le lancer suivant dans l'espoir de faire deux vols de deux ou trois minutes. Le soir, la dernière ascendance tombée, il reste encore à démonter tous les planeurs pour les ranger dans l'unique hangar dont dispose le club. Dans ce contexte, 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 : celui-ci, à mon grand désespoir, en profite pour augmenter à chacun des quelques accidents graves qui se produisent alors.

Malheureux Sisyphe condamné à une initiation sans fin, je me polarise à tel point sur le sujet que mon travail scolaire s'en ressent quelque peu. Le Surveillant Général du Collège - vieux soldat qui avait perdu un bras à la Grande Guerre - ayant appris mon peu d'assiduité lors de certains cours et ma passion pour l'Aviation, m'annonce un jour, avec son franc-parler notoire, qu'il va m'infliger une exclusion : " On va vous donner des congés, comme ça vous pourrez faire des vols longue distance " !

Cela aurait pu me réjouir mais je décide qu'il doit tout de même exister une autre solution.



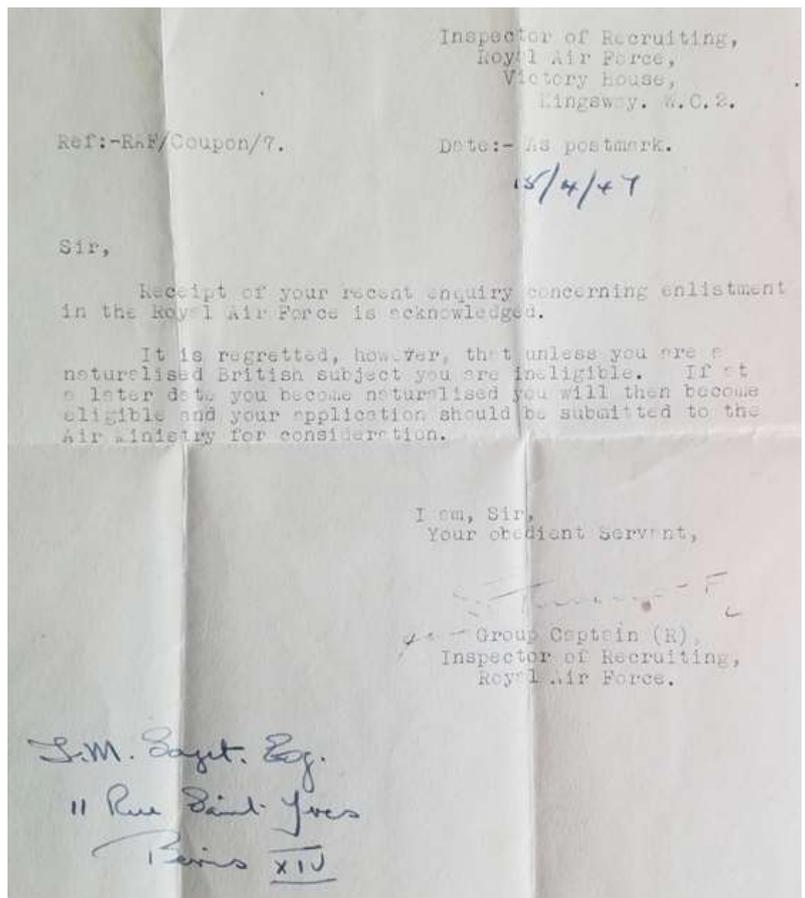
JMS : lâcher sur le Nord 1300, le 13 octobre 1947

Loin d'être un athlète ni même un grand sportif, je décide de compléter mon entraînement par le saut en parachute que je pratique sur un petit terrain de sport situé Porte de Choisy. Le jeu consiste à se jeter du haut des vingt-cinq mètres de la Tour, histoire de vaincre sa peur du vide. A part cela, le saut est paisible, le parachute étant dès le départ à demi-ouvert et le système considérablement freiné. Il n'en va pas de même du portique : s'il n'y a que 4,5 mètres à sauter, les sangles qui nous retiennent, ne nous offrent qu'une sécurité toute relative car l'arrivée dans le sable n'est pas amortie et se fait à 10 m/s (vitesse bien supérieure aux 5 à 8 m/s encaissés normalement

par un parachutiste en saut réel). Autant dire que ce traitement assez rude fait quelques éclopés. J'en réchappe mais ne développe pas une passion immodérée pour ce genre d'exercice. De deux maux choisissant le moindre, je préférerai par la suite toujours tenter l'impossible pour ramener un avion au sol et éviter coûte que coûte de m'éjecter...

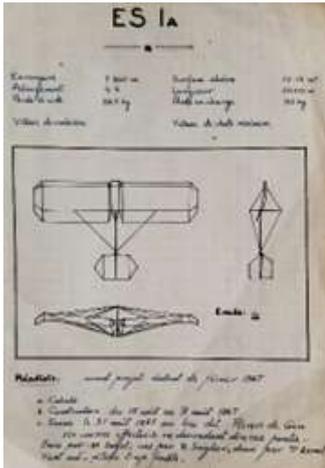
Mes parents, qui auraient préféré me diriger vers l'Enseignement, suivent tout cela d'un œil inquiet. On en est encore à l'image de l'aviateur d'avant-guerre, casse-cou et " bringueur "... Et puis il y a cette peur viscérale de la troisième dimension, bien reflétée dans ces propos datant de la même époque et débordants de sollicitude maternelle : " Sois prudent, mon fils. Vole-bas et lentement " ! Toujours est-il que je passe le Bac' Maths en 1948 et, dans la foulée, veux m'engager dans l'Aéronavale qui recrute alors, pour devenir Second Maître pilote. J'ai tellement envie de voler ! Ma famille, résignée, insiste malgré tout pour que je prépare l'Ecole de l'air de Salon de Provence et, heureusement discipliné, j'obtempère.

JMS, tout imprégné de la littérature aéronautique de l'époque relatant les exploits des aviateurs (rappelons qu'il n'y avait pas de postes de télévision et que les postes de radio étaient peu répandus, ne disait-on pas encore la T.S.F. ?) voulut s'engager dans la Royal Air Force en 1947, celle-ci lui répondit poliment par le courrier officiel ci-joint. Souhaitant ensuite rejoindre l'Aéronavale en 1948, il se laissa finalement convaincre par ses parents de la nécessité de poursuivre ses études. Il se trouva que suite à cela, la Maréchaussée se présenta un jour à leur domicile familial, afin qu'il réponde à l'Appel du Drapeau. Imaginons bien la frayeur de ses parents à l'époque, en voyant deux gendarmes sur leur pas de porte, mais JMS avait déjà rejoint l'Ecole de l'air !



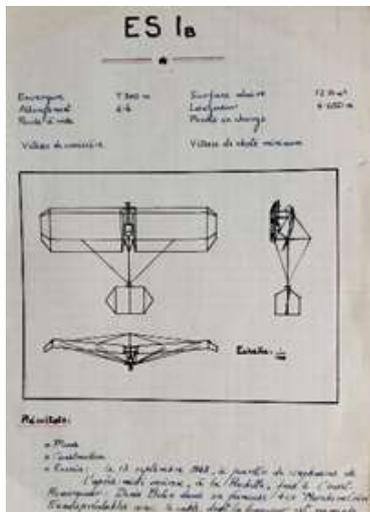
Début 1947, m'appuyant sur mes études aéronautiques, je calcule un planeur ultra-léger - avant la lettre - à la Norme 2004B, non sans quelques erreurs du reste. Je le construis en trois semaines pendant les grandes vacances, avec du papier récupéré sur des sacs de ciment et des lattes de peuplier achetées cinq cents francs à la scierie voisine. Il pèse 26 kg pour une envergure de 7,30 m. Il n'y a pas de patin : il faut courir pour

décoller. Soit absence de vent, soit mauvaise technique, je n'arrive pas à quitter le sol. Je revivais pour mon compte les débuts de l'Aviation mais sans plus de succès.

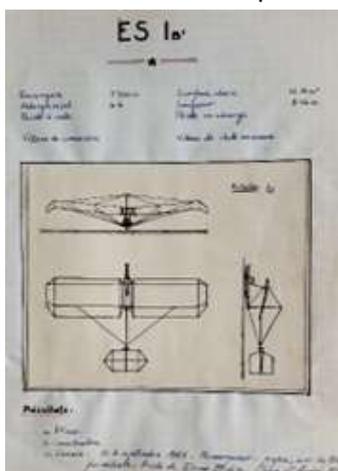


Fort de ma brève expérience de stagiaire, je ressors donc mon planeur l'année suivante pour en modifier l'aménagement. Je suis maintenant assis et dispose de gouvernes. Si René Caudron faisait tirer son planeur par sa jument Luciole, le mien - signe des Temps et de l'avancée technologique - est tracté par une voiture - la B2 " Marche ou Crève " de mon vieux copain Denis Belin. Cette fois, je m'envole mais au bout d'une dizaine de mètres, il faut s'arrêter car nous arrivons à la lisière d'un bois de sapins, il va faire nuit et... c'est la fin des vacances. Mes illusions sont remisées jusqu'à l'été suivant.

Le 29 juillet 1948, lors d'un stage, j'effectue mon premier vol solo - Instant inoubliable pour tout pilote, quand, seul maître à bord, il se retrouve suspendu dans les airs, libre enfin mais aussi terriblement responsable. Lâché sur Nord 1300 (version française un peu abâtardie du Grünau Baby), 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 C-800. 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 " (aérofreins) car ainsi je gaspille l'altitude et de précieuses secondes de vol, et puis, j'aime la manœuvre - cette fois-ci, je me fais tancer vertement. Quelque temps plus tard, j'ai la chance de trouver du " zéro " à la verticale du treuil. Après avoir spiralé plusieurs minutes, je me présente à l'atterrissage un peu trop près latéralement du C-800 occupé par Madeleine Renaud et un élève. Je suis très bas, il n'est plus temps de virer car mon aile haute viendrait en collision avec la leur. Je choisis de toucher aile basse, en virant vers eux, volets sortis... Le nez de mon 1300 s'arrête à un mètre du cockpit du Caudron. Conscient qu'il s'en est fallu d'un cheveu, je sors, pas vraiment très fier mais prêt à affronter la vindicte du chef pilote, Raymande, qui de fait se précipite, complètement hors de lui. Madeleine Renaud, faisant preuve d'un sang-froid dont je lui suis infiniment gré, prend heureusement ma défense : " Oui, c'était dangereux, mais il spirale très bien "... Le stage se termine bientôt, non sans m'avoir vu expérimenter d'autres PTS, tout en gardant un œil sur l'entrée de piste...



Aux vacances suivantes il faut absolument que je fasse voler mon planeur. J'en revois la structure pour avancer le centrage, caresse le chimérique espoir de croiser une ascendance bien improbable près du sol car c'est mon Père qui, pris au jeu, doit me tirer avec la vieille B14 familiale. Ce jour-là, c'est la fête du village. Ailes déployées, le planeur, sur son chariot de bois, ne passe pas inaperçu dans la rue principale que je remonte pour rejoindre ma piste d'essais. Délaissant les attractions foraines, parents, amis et curieux se pressent pour aller voir voler l'aviateur ! Le planeur décolle très franchement, à 20 km/h environ. Je fais un palier à 1 m 50 du sol sur une vingtaine de mètres. Mon Père ne semble pas vouloir accélérer car il craint pour la suspension de sa voiture dans les friches ; j'amorce alors la montée. Mal m'en prend car à ce moment précis, mon Père ralentit encore devant une saignée entre deux champs. 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 et pars en roulé-boulé (sa première vrille dira-t-il plus tard !). Je me relève indemne mais le planeur est bien abîmé... Il ne revolera plus.



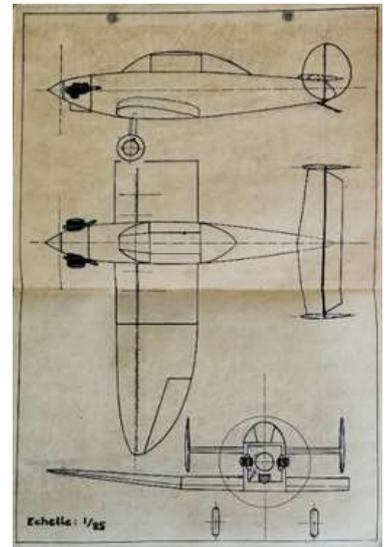
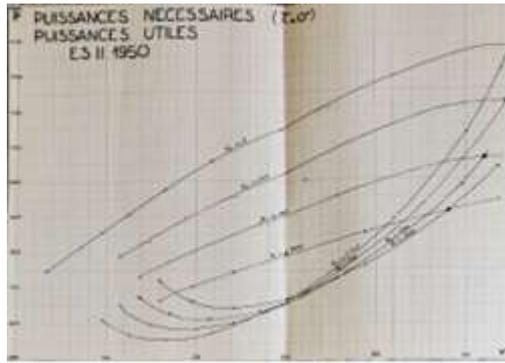
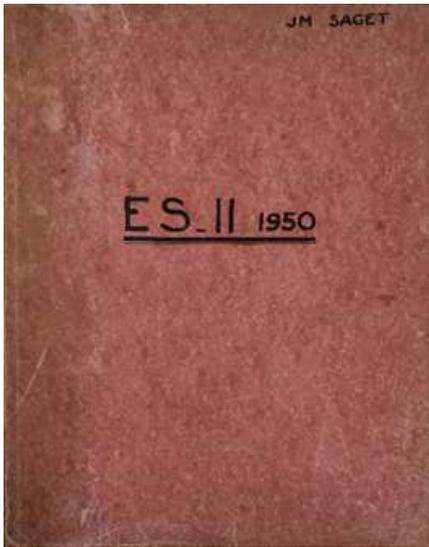
JMS juste avant le départ et la casse du ES I, à Bourberain, le 4 septembre 1949



Maquette à échelle réduite du planeur ES I encore conservé aujourd'hui, calculé et construit par JMS à la norme 2004B



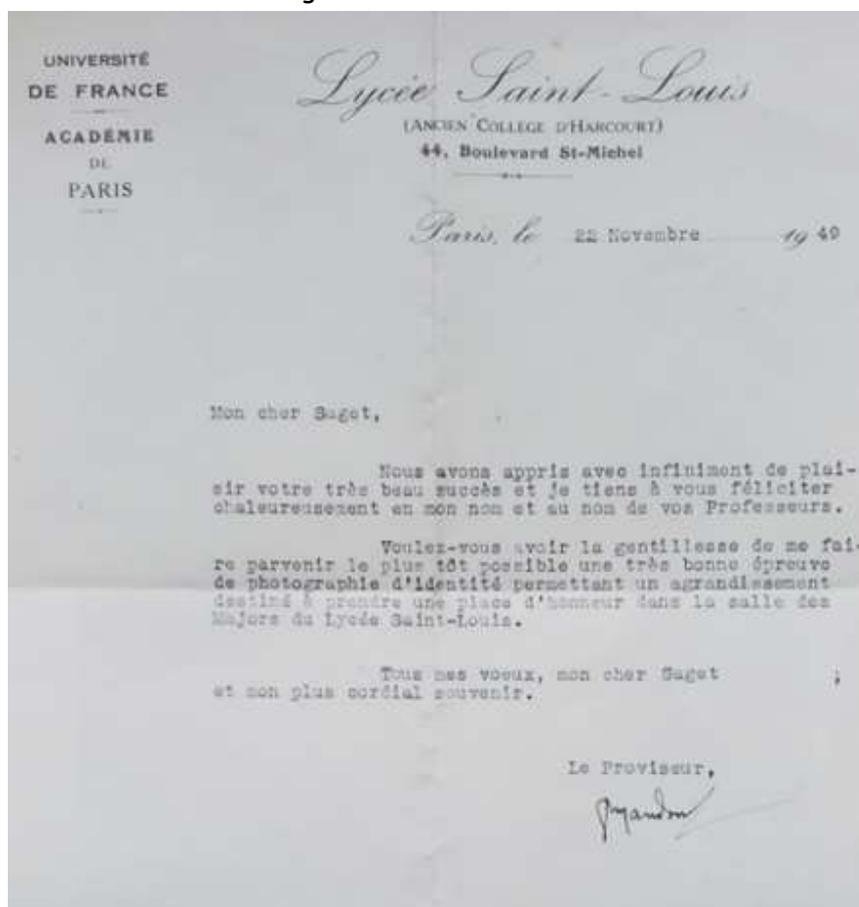
JMS calcule l'ES II à Bourberain en septembre 1949 : j'établis un dossier de calcul complet pour cet aéronef motorisé qui n'existera jamais que sur papier. La chambre du jeune homme est bien sûr ornée de dessins d'avions.



L'École de l'air

Vient la Rentrée. Je prépare l'École de l'air au " Baz Louis ", dans la classe de Navale A, sous la férule du célèbre " Petit Père " Nicolas. " Prépa " au profil classique, les bahutages de rentrée que nous font subir les redoublants s'ajoutent aux obligations purement scolaires et rendent la vie dure aux jeunes " Poussins " et " Fistots ". La main de fer du Père Nicolas nous assure de surcroît un travail acharné et des loisirs inexistantes. Heureusement, je trouve en Pierre Willefert, exilé Lillois qui deviendra mon grand ami des bons et 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 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. La République n'honore pas la lecture des résultats d'une pompe particulière et c'est un soldat du Ministère qui nous communique les notes, inscrites à la main sur un petit cahier d'écolier assez minable ! Premier à l'Oral encore, je décroche donc la place très enviée de Major. Pierre Clostermann m'offre pour l'occasion un exemplaire dédicacé du Grand Cirque. Je suis fou de joie mais tout de même assez étonné d'avoir si bien réussi. Certes j'avais travaillé comme un malade mais nous en avons tous fait autant. Je le prends pour un signe du Destin, m'estime comblé et suis bien loin alors d'imaginer ma future carrière.



Liste, par ordre de mérite, des candidats admis à l'école de l'air en 1949 (élèves officiers de l'air, cadre navigant) à la suite des épreuves orales d'août 1949.

(Décret ministériel n° 5672/CAB/MIL/CP du 19 août 1949.)

- 1 Saget (Jean-Marie-Marcel).
- 2 Vidon (Jacques-Georges).
- 3 Borgeron (Gugène-Charles-Albert).
- 4 Maugny (Gilles-Alfred).
- 5 Le Flah (Alain-Henri).
- 6 Hainel de Monchevau (Guy-Georges).
- 7 Carrière (Jean-Claude).
- 8 Duak (Henry-Maurice-Léon).
- 9 Veres (Michel-François-Marie).
- 10 Gariel (Jacques-Marie-Pierre).
- 11 Parnot (Gilles-François).
- 12 Grand-Clement (Marc-Henri).
- 13 Le Goff (Gilles).
- 14 Hazaël (Paul-Henri).
- 15 Ungère (Dimitri).
- 16 Voillaume (Henri-Marcel).
- 17 Hoir (Maurice-Henri-Marie).
- 18 Petit (Jean-François-Eugène).
- 19 Jardin (Maurice-Hippolyte).
- 20 Lescaur (Claude-Charles).
- 21 Dubac (Pierre-Emile-François).
- 22 Marchal (Gérard-Henri).
- 23 Guapalain (Robert-Alain).
- 24 Bédizet (Pierre-Paul).
- 25 Bellac (Pierre-Jean-Paul).
- 26 Cavat (Maurice-Jules-Louis).
- 27 Bédia (Jean-Marie-Joseph).
- 28 Védas (René-Sixte-Jean-M.).
- 29 de Carrière (Pierre-Jean-M.).
- 30 Morvan (Jean-Marcel).
- 31 Tourtel (Christian-Jean).
- 32 Francaie (Jacques-Lucien).
- 33 Marlin (Léon-François-Edmond).
- 34 Bellac (Jean-Hippolyte-Marcel).
- 35 Delbosseau (Jacques-Marie-Gil).
- 36 Besseux (Alain-Georges).
- 37 Mantoux (Michel-Alexandre-Daniell).
- 38 Dorcy (Pierre-François).
- 39 Lamy (Jean-Antoine-Pierre).
- 40 Cherrier (Michel-Alexandre-C.).
- 41 Guillaume (Pierre).
- 42 Izagoral (Pierre-Claude).
- 43 Sorbon (Claude-Fernand).
- 44 Roche (Emile-Pierre-Alfred).
- 45 Pallier (Jean-Marie).
- 46 Wilfert (Pierre-Marie-J.).
- 47 Roujard (Paul-Jean).
- 48 Villain (Jean-Lucille-Gérard).
- 49 Jasse (Robert).
- 50 Pirol (Paul).
- 51 Raymond (Marc-Marie-Joseph).
- 52 Allémond (Jean-Claude-G.).
- 53 de Ransiers (Bernard-Armand).
- 54 de Rebut (Guy-Louis-Marie).
- 55 Caloux (Jean-Elie).
- 56 Canac (Jean-Louis-Jules).
- 57 Ronnel (Jacques-Esprit).
- 58 Jeandou (Roland-Marc-Robert).
- 59 Coles (Philippe-Jean-Maurice).
- 60 Larignaux (Guy-Jacques).
- 61 Lubin (Louis).
- 62 Brussaod (Henri-Lucien).
- 63 Ledenès (Michel).
- 64 Nogret (Bernard).
- 65 Camper (Claude-Robert).
- 66 Pinte (Edgard).
- 67 De Ruffray (Roger-Simon).
- 68 Banton (Pierre-Joseph-Emile).
- 69 Burgard (Jacques-François).
- 70 Deyts (Jean).
- 71 Kerandren (Michel-Pierre).
- 72 de la Bourdonnaye (Guy).
- 73 Meunier (Raymond).
- 74 Meunier (Raymond-Nicolas).
- 75 Gers (Benoît-Marie-François).
- 76 Canas (Michel-Arthème-Jean).
- 77 Lefort (Jean).
- 78 Magnan de Bernier (Jacques).
- 79 Marchal (Henri-André-Marcel).
- 80 Montagnan (Jean-Louis-Henri).

Les candidats Bégaud (Pierre-Alphonse-Jean) et Roy (Maurice-Pierre-Antoine) classés respectivement 47^e et 48^e dépassaient le nombre de points nécessaires pour être admis, mais ne peuvent être déclarés admis du fait de leur insuffisance physique définitive au personnel navigant proposé à la suite de la consultation médicale.

Dispositions générales.

L'instruction commencera à l'école de l'air de Salon le 3 octobre 1949.

En conséquence, ces élèves devront se présenter au commandant de l'école de l'air de Salon le 3 octobre 1949 avant 12 heures, porteurs de leur lettre de nomination et des pièces suivantes :

- 1^o Bulletin de naissance sur papier libre;
- 2^o Si l'élève est âgé de moins de vingt ans, du consentement du père et de la mère ou du tuteur, légalisé par le maire;
- 3^o Engagement établi sur papier timbré, conforme au modèle donné au verso de la lettre de nomination qui sera adressée à tous les élèves figurant sur la présente liste.

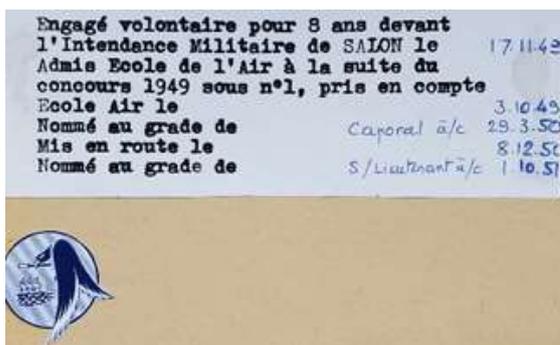
Liste complémentaire des candidats susceptibles d'être admis en cas de défaillance parmi les candidats admis désignés ci-dessus :

- 81 Gimbert (Henri-Gaston-André (1)).
- 82 Plassat (Daniel).
- 83 Caronnet (Michel-Henri-Eugène).
- 84 Saulijer (Jean-Michel-Marie).
- 85 Maraval (Pierre-Linole).
- 86 Lallard (Pierre-Roger).

Le candidat Bilan (Edgard-Yvon), classé 62^e, présentant le nombre de points nécessaires pour figurer dans la liste complémentaire, a été éliminé en raison de sa note d'histoire.

Il sera réservé d'être reconnu apte au service dans le personnel navigant à la suite de la consultation médicale pour laquelle il sera convoqué.

Le 1^{er} octobre, j'intègre le " Piège " avec toute la Promotion 1949. Le changement de décor est brutal.



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 trouvent un malin plaisir à nous réveiller au cours de notre premier sommeil et se livrent à nos dépens aux mille facéties des bahutages traditionnels : du repas en VSV (Vol Sans Visibilité), les yeux bandés, à l'habillage en vol inversé, les boutons dans le dos sans oublier les dégagements à l'eau ou bien encore le strip-tease au martinet. Cette plaisanterie hautement intellectuelle consiste à nous faire déambuler autour d'une pièce et à la queue leu leu, nus comme des vers hors le fameux martinet, qui ne nous habille guère du reste. Pour finir, cette entrée en matière se révèle assez épuisante. Lors de la visite médicale, le Médecin Chef, le Capitaine Salvagniac note que j'ai l'air quelque peu fatigué, à tel point même que je risque d'être déclaré inapte et éliminé. Avec une bonne dose de philosophie, il commente pourtant : " Bah ! Guynemer ne satisfaisait pas aux normes ". La référence est certes flatteuse et l'indulgence du Capitaine me permet surtout de ne pas quitter les rangs ce jour-là. A quoi tient une carrière...

Les cours scientifiques qui nous sont dispensés exigeraient une certaine concentration. L'ambiance n'y est pas. Sans aller comme certains jusqu'à apporter un polochon afin de dormir plus confortablement au fond de l'amphi, je les ignore délibérément. Je suis venu pour voler et développe une frustration très nette à voir passer les semaines puis les mois sans qu'il en soit même question. L'Ecole de l'air m'offre néanmoins l'occasion de rencontrer nombre de personnages curieux, bien différents de ceux que j'ai côtoyés jusque-là. Le Capitaine Montantème qui dispense le cours de Mécanique, à défaut de nous passionner avec les Laplaciens, nous apprend tout de même que la Synarchie est l'union des forces du Mal dirigées par Satan, dont le représentant sur terre est l'Aga Khan ! Son goût pour l'ésotérisme ne l'empêchait d'ailleurs pas de détenir le record d'endurance sur Morane 315 avec la consommation minimale de pétrole. Les mauvaises langues, bien évidemment, insinuaient qu'il s'était posé sur un petit terrain discret afin d'y méditer et avait oublié l'heure... La chambrée que j'occupe avec neuf autres jeunes Poussins - le Bloc 1- au premier étage du BDE (Bâtiment des Élèves) est un petit monde lui aussi très coloré : 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 toujours tiré à quatre épingles, qui connaît par cœur le règlement militaire ; son collègue Guy Mouly " Guitou ", nettement plus poète, joue du violon et il est " d' Agen même " ce qu'il dit avec un délicieux accent ; Jean-Louis Montagnan - 1 m 59 fort déclare-t-il, préfère quant à lui, la trompette, ce qui occupe nos heures d'étude lorsqu'elles ne sont pas consacrées à la lecture des romans du Fleuve Noir. Compte tenu de la solde assez maigre que nous touchons, les sorties sont limitées, sauf à emprunter, comme certains, la jeep de la Gendarmerie ou le véhicule des Ponts et Chaussées... L'aventure se terminera régulièrement en arrêts de rigueur au terme de courses poursuites burlesques avec passage de gué et demi-tonneaux. Il faut dire que le " trou " n'est pas sans agrément ! Si les bas-fonds du BDE manquent singulièrement de confort, leurs pensionnaires oublient d'en sortir pour assister aux cours, préférant passer sur leur grabat et lire des romans policiers. L'ordinaire s'améliore encore le jour où les talents de serrurier de Gérard Marchal leur livrent l'accès à la réserve de champagne du commandement, qui occupe la première cellule...

Au bout de six mois commence enfin le pilotage, à raison de plusieurs demi-journées par semaine sur le terrain caillouteux de La Jasse (aujourd'hui Salon-Eygrières).

Départ en solo sur le Morane-Saulnier 315 n° 287 à La Jasse,
le 12 septembre 1950



Comme les avions n'ont pas de freins - ce sont d'antiques Morane 315 - en début de séance, le chef moniteur laisse tomber une touffe d'herbe et, parallèlement au sens du vent ainsi déterminé, il fait mettre en place deux carrés de toile d'avion maintenus par des galets, abondants en ce coin de Crau : c'est la piste du jour, à gauche les décollages, à droite les atterrissages. Nous sommes rapidement lâchés sur ces machines simples, solides et pas bien difficiles. Croisière à 110 / 115 km/h à 1350 t/min (régime maximum : 1500 t/min !). Le roulage toutefois n'est pas sans difficultés. Si la ligne droite se négocie à peu près, le virage s'avère beaucoup plus pointu. Désespérant ainsi d'amener son avion de la piste d'atterrissage vers le côté décollage, Maurice Holz, l'un de nos camarades du Bloc 1, finit par descendre de son siège, parachute aux fesses, prend la queue de l'avion, moteur toujours 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 peut décrocher. " Mais si, Babo " ! - " Non, je te parie " ! (Babo joue fréquemment sa solde, modeste il est vrai, en paris stupides). Et nous voyons un 315 en approche nez haut, avec un badin anormalement faible, qui s'enfoncé et finit par partir sur une aile. Le train gauche se casse à l'impact et pourtant le train du Morane est très tolérant. Babo sort de là hilare, parachute sur l'épaule, en criant : " Eh bien, j'y crois " !

Babo se distinguera de nombreuses fois au cours de sa carrière : comme pilote de chasse à la 12ème Escadre, puis en Indochine où, s'étant crashé en brousse avec un Morane 500 en évacuant un blessé d'un poste encerclé par les Viets, il conclut son rapport par les mots : " Pilote et blessé indemnes ", en Algérie où il monte seul à l'assaut d'un piton tenu par les Fellagas, au Biafra où il effectue des livraisons d'armes en Constellation en atterrissant de nuit sur des routes à peine balisées, en Indochine à nouveau, avec les Américains cette fois, sur des Skyraider sans marques de nationalité pour intervenir de l'autre côté de la frontière avec la Chine... C'est un vrai roman qui vaudrait la peine d'être conté, n'est-ce pas Babo ?

A Salon, j'effectuerai 34 heures 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. Les quelque quinze moniteurs que se partage la promotion comptent quelques solides figures : les flamboyants Adjudants-Chefs Wachter et Percherancier, Cartier aux célèbres colères et Million le poète, qui, les jours de Mistral, moteur réduit, fait du vol ascendant sur les Alpilles. Bien que cette activité aéronautique soit très limitée, je passe entre les mains de sept moniteurs. Cette expérience a au moins le mérite de m'exposer - si ce n'est de me rendre perméable - à toutes sortes de styles. Le Sergent-Chef Keribin me prend un matin sur 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 réceptionne : " C'est dommage, vous n'étiez pas mauvais. Vous ne serez pas chasseur ". Sans commentaire...

C'est un coup de théâtre qui nous attend à la rentrée des permissions de l'été 1950 : la Promotion part en Amérique à Noël pour y poursuivre l'entraînement aérien. Nous accueillons la nouvelle avec une 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 - futur Inspecteur de l'Armée de l'air - 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, autour d'une ferme abandonnée... Heureusement, il n'y a pas de casse et personne n'a rien vu...

Pilotage aux USA

9 décembre 1950. Nous embarquons sur le paquebot " de Grasse " au Havre. Jours de vacances de millionnaires, sans obligations militaires ; 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 essuyons une bonne tempête qui dure quarante-huit heures, et qui diminue sensiblement le nombre de convives. Je finis par me retrouver seul à table, les camarades s'éclipsant discrètement les uns après les autres.

Enfin, le 18 décembre, le de Grasse arrive à quai à New York. A nous l'Amérique ! Cependant le Colonel Ladousse, responsable du DAEU (Détachement aux Etats-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 !

Il nous faut toute une nuit en C-47 pour rallier Connaly AFB (Air Force Base) au Texas, près de la ville de Waco, aux confins du désert. Sous les dehors verdoyants de prairies infinies incidemment ponctuées de ranches et d'hypothétiques forêts, la région ne compte guère qu'une poignée d'hommes tous les cinquante kilomètres. Par le hublot, tandis que nous sommes en vent arrière, je compte soixante rangées de quatre T-6 sur le parking, qui s'étend sur toute la longueur de la piste. Et ce n'est qu'une des écoles du Basic Training...

Le Training Command, en ces temps de croissance rapide du NATO, évoque la Tour de Babel : on y compte beaucoup de Français, des Norvégiens, des Belges, des Danois, des Italiens et quelques Américains perdus au milieu de tout cela ; bientôt des Allemands vont grossir la troupe et même - paraît-il - des Yougoslaves aux casquettes marquées de l'étoile rouge, ce qui, en pleine guerre de Corée, ne manque pas de sel.

A Waco, un contingent norvégien nous a précédés de quelques semaines. Des Belges viennent se joindre à notre " Class 52 A " début janvier. Ils sont le ferment de la pâte, toujours prêts à faire un coup. Dès le premier week-end sur place, ils "empruntent" la voiture de leur officier d'encadrement, le Capitaine Labye, qui n'est pas un triste non plus. Comme on pouvait s'y attendre, ils ont un accident mais la voiture peut encore rouler ; ils la ramènent discrètement là où ils l'ont prise. Le Capitaine Labye bien évidemment n'est pas dupe... ni le dernier à en rire ! Nous habitons des baraquements qui datent sans doute de la guerre, à quarante par chambrées en lits superposés. L'espace vital est limité ; on mélange au hasard élèves officiers et élèves sous-officiers. Cette promiscuité ne nous séduit pas outre mesure. L'École de l'air nous a enseigné un sens certain de la hiérarchie et des formes, doublé d'un individualisme bien français que les Américains bousculent allégrement. Le même égalitarisme règne jusque dans les lieux d'aisance avec leur double rangée de cuvettes face à face et sans cloisons. Il n'est pas incongru d'y rencontrer un officier très supérieur, trônant au beau milieu, cigare aux lèvres et pantalon aux chevilles, lisant des bandes dessinées... Dans les semaines qui suivent, nous commençons par des cours d'anglais car certains d'entre nous n'ont jamais étudié cette langue. Viennent compléter notre formation, le PT (Physical Training) et le drill américain - l'école du Soldat version US - censé nous inculquer les notions militaires de base. Ce n'est guère que la deuxième fois que nous y passons mais nous enrichissons ainsi notre culture des variantes d'Outre Atlantique. Bientôt les manœuvres " par le flanc " en carré de douze par douze, que nous avons tôt fait de baptiser " Connaly Circus " n'ont plus de secret pour nous. Le terrain d'entraînement, de 60 m par 60 m environ nous oblige en effet à virer constamment tandis que le Military Band placé au centre déverse les accords de " la Dondon dodue " que nous reprenons à pleine voix et nous voilà défilant le plus sérieusement du monde dans une ambiance de guinguette assez peu martiale.

Dans le cadre du " Class System ", nous sommes soumis aux brimades de nos " Anciens ", qui sont entrés 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.

Comme nous avons reçu l'ordre de chanter lors des déplacements en troupe, tout notre répertoire y passe. Il retient même l'attention du commandement. A l'occasion d'une réception officielle, nous sommes priés d'entonner la si jolie chanson dont le refrain se termine par " Ohé ! Ohé ! ". Il s'agit de la version non expurgée du Prisonnier de la Tour de Londres... Nous ne pouvons honnêtement nous exécuter et il nous faut vite trouver

un prétexte pour décliner l'offre aussi élégamment que possible. Nous aimons à cultiver notre différence et défendons avec acharnement les prérogatives du vieux Continent. Aussi nous délectons-nous souvent à jouer un peu la comédie.

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 ! Il y a déjà eu un précédent auprès de la Police locale, car la longueur de la lame n'est soi-disant pas conforme. Le Sergent-Chef Soussi explique avec toute la dignité requise en pareille circonstance, que c'est Napoléon qui a créé l'École de l'air (!) - " Vous savez, les ballons de la bataille de Fleurus " (!) - et inclus le poignard dans la tenue. Impressionnés par l'ancienneté de nos traditions et la référence à l'Empereur pour lequel ils ont la plus vive admiration, nos anges gardiens reculent et nous gardons nos poignards. Visiblement l'audace du rapprochement historique ne les a pas perturbés... Ce mélange de candeur naïve, une conscience tranquille de leur supériorité naturelle et bien souvent, l'ignorance de la vie en dehors des frontières américaines colorent nos conversations avec les autochtones d'une touche un peu surréaliste. Si nous restons sceptiques devant les hot-dogs aux haricots sucrés et interloqués par les Juke Boxes et la Root Beer, les Américaines que nous rencontrons lors de nos échappées en ville nous demandent si en France, nous avons l'électricité, le téléphone ou le cinéma !

Retour à la base. 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, cet enseignement repose sur l'exposition des phénomènes, la présentation des résultats et l'énoncé de formules simples à appliquer de façon mécanique. Il ne s'encombre pas de démonstrations et savants calculs. Cette efficacité fait partie du système. Avec les notions de rentabilité et de sécurité, elle résume la méthode qui a fait ses preuves pendant la guerre et permis aux Américains de former en un temps record des dizaines de milliers de pilotes calibrés, avec une bonne connaissance de leur métier et respectueux des procédures. Malgré les difficultés de la langue pour certains élèves pilotes et les traductions assez approximatives des interprètes qui nous ont été dévolus, les Français obtiennent d'excellentes notes aux tests. Les talents de notre traducteur hollandais se révèlent de fait techniquement un peu courts : - " Et alors le " piston " (prononcé à l'anglaise), il pousse sur la " rôde " (la bielle) et fait tourner le " crankshaft ". Le tout avec un fort accent... Après tout, c'est une manière comme une autre d'apprendre les termes.

Enfin en mars commencent les vols sur NA T-6G, à raison d'une demi-journée par demi-classe chaque jour, du lundi au vendredi. Formidable !

Je suis affecté au 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, si 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 dix-neuf heures qui précèdent mon lâcher. Mon expérience antérieure sur Morane



me sera bien utile pour surmonter ce handicap. Le Captain Hicks, après avoir laissé à d'autres le soin de m'instruire en double, daigne finalement se manifester et c'est lui qui me donne le feu vert pour le vol solo. Au-delà, j'aurai même la surprise de le voir apparaître à plusieurs reprises. Un jour, à ma grande joie, il entreprend de me démontrer la voltige. Toutefois, au briefing, il 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 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 T6 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 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 avons surnommé " 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. " Goddam shit " est le commentaire évidemment peu élogieux 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 : " Goddam shit ", cette fois hors de l'interphone. Et nous en resterons là.

Willie a maille à partir avec son instructeur, le First Lieutenant Malpass. Un jour, plutôt découragé et après avoir subi des invectives particulièrement sévères, le voilà lâché à son tour. Ouf !

Comme aucun autre moniteur potentiel ne se manifeste, je suis en quelque sorte orphelin et condamné à de longs vols solo. Je suis assez dépité car je rêvais de me frotter à un vieux moustachu avec le feu sacré, qui m'aurait enseigné tous les secrets du combat tournoyant. En fait de moustachus, les héros de mes batailles aériennes ont pour la plupart à peine plus de trente ou trente-cinq ans, visiblement d'autres centres d'intérêt que l'entraînement des jeunes Frenchies et malheureusement ce n'est pas à Waco que je croiserai Chuck Yeager.....

Le PFC (Private First Class) "Mac" qui tient les Ops me dit souvent, en début de séance : " You have an 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 le tonneau lent... J'obtiens des réponses qui ne m'éclairent 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... rebelote. Trois fois de suite avec le même résultat ; puis je commence ma séance qui n'est certes pas pire...

La progression est globalement laborieuse, ponctuée de tests réguliers qui visent à évaluer notre degré de compétence relatif. Au rythme de nos échappées solitaires, nous accumulons un retard inéluctable sur le programme. Tout à fait exceptionnellement il nous arrive donc de voler un beau samedi, pour récupérer ce qui peut l'être étant donné que, comme d'habitude, je dispose d'un avion solo " pour la matinée ". Le plafond est à 2000 ft mais j'aperçois du côté de Prairie Hill, un petit trou vers lequel je me précipite. Au-dessus de la couche, peu épaisse et parfaitement plate, je découvre un essaim d'avions. Ils sont une vingtaine à évoluer de façon totalement indépendante dans un mouchoir de poche car il s'agit de ne pas perdre de vue le fameux trou... Ah ces Gaulois ! L'un fait une boucle pendant qu'un second passe au milieu en tonneau, les autres sont en virage serré ; je me joins bien sûr à la fête pour exécuter ma propre séance - un peu à l'écart tout de même ! Le Basic s'achève en juillet par une chaleur torride. Le tarmac est une véritable fournaise et à l'ombre des ailes où nous trouvons refuge, nous mijotons (il fait quarante à cinquante degrés). Le mess est devenu intenable dans la torpeur des pales des deux ventilateurs poussifs qui brassent un air si épais que les mouches restent suspendues en vol stationnaire. La végétation autour de la base n'est pas particulièrement luxuriante mais avec la canicule, elle est comme engourdie, figée dans une somnolence plombée. Pendant les dernières semaines, nous volons à outrance, tout autant pour préparer le test final que pour échapper à l'enfer du bitume en ébullition permanente. En additionnant les vols de jour et de nuit, en quarante-huit heures, j'en passe dix en l'air !

L'un de nos petits camarades, un peu fatigué, s'endort aux commandes en cross-country solo de nuit. Il est réveillé par le changement de bruit de l'avion qui s'est mis en piqué... Notre copain Maurice Holz, en rentrant au parking, de nuit, est absorbé par des battements anormaux de son tachymètre. Il s'aperçoit un peu tardivement que l'hélice de son avion a détruit la queue de l'avion qui le précède sur plus de trois mètres. Les hurlements qu'il entend à la radio sont ceux du malheureux pilote assis en place arrière de l'avion qu'il est en train de découper. Il est convoqué devant le " Group Board " et risque fort l'élimination. Pour avoir longtemps vécu en Égypte, Maurice parle parfaitement l'anglais et assure lui-même sa défense. - " Je suis venu en Amérique pour protéger le Monde Libre face au Communisme "... Il se montre si outrageusement éloquent et ses déclarations vibrent d'un tel élan patriotique que l'auditoire ne met pas un instant en doute la loyauté de ses propos. Il faut dire qu'à l'époque, 25 % des Français votent très à gauche, la guerre froide bat son plein, sans parler même de la Corée où précisément les forces du Bien rencontrent quelques difficultés. Pour ne pas décourager l'avocat si brillant d'une aussi noble cause, le " Group Board " absout Maurice.

Si la nuit porte conseil sans doute faut-il chercher ailleurs les effets pervers qui me conduisent en cross-country par une nuit très noire, à vouloir faire un looping. Bien sûr, l'horizon artificiel déclenche et ne sachant distinguer le ciel étoilé du sol avec les trop rares lumières de cette région semi-désertique, je suis quelque peu

désorienté... Je parviens par chance à rétablir mais ces quelques secondes m'ont permis d'apprécier certaines limites... et je termine le voyage bien sagement.

A l'issue du Basic, 35% des élèves ont été éliminés ; essentiellement au niveau du test précédant le lâcher mais il est aussi des situations plus saugrenues. L'USAF ne se flatte pas de recruter des surdoués ni des héros. Le pilote doit se fondre dans un moule standard. Le zèle excessif est suspect, d'autant qu'il est souvent pris au pied de la lettre. Témoin celui qui, interrogé comme chacun d'entre nous, sur ses motivations pour combattre en tant que pilote, s'enflamme en évoquant l'honneur de mourir en vol. Le lendemain, deux infirmiers un peu musclés viennent le chercher. On ne l'a plus revu... Il faut éliminer de toute façon car les écoles de perfectionnement ne peuvent absorber tous les cadets du Basic. Un taux d'échec de 40% est prévu. Il n'est pas question de perdre du temps et de l'argent pour repêcher un candidat. Ce système est à l'opposé des pratiques de l'Ecole de l'air en France où, à quelques exceptions près, tous ceux qui intègrent, sortent avec leurs ailes de Pilote.

La moitié de la Class 52A part donc à Williams AFB dans l'Arizona pour voler sur Lockheed T-33 T-Bird et F-80 Shooting Star ; l'autre partie, dont je suis, fera son "Advanced" sur North American P-51 Mustang à Craig AFB, en plein cœur de l'Alabama. Les futurs pilotes de MUSTANG sont un peu déçus de ne pas connaître le F-80 de sitôt car, à cette époque, le jet est la grande nouveauté mais quelques mois après, les regrets seront bien effacés car le Mustang se révèle être un avion fabuleux.

Nous rejoignons Craig AFB en vingt-quatre heures via La Nouvelle Orléans par un train qui serpente entre forêts et mangroves, s'arrête dans les rues principales des petites villes et finit par nous déposer sur le ballast, près de la Base. Là, nous retrouvons les Français de la Class 51G qui sont en transformation sur Mustang. Si notre promotion est la première de l'Ecole de l'air à venir en ordre constitué, l'Armée de l'air envoie ses sous-officiers aux États-Unis depuis près d'un an déjà. Sans perdre de temps, nous commençons l'" Advanced Training " par soixante-cinq heures de T-6D - essentiellement PSV et patrouille.

Patrouille du Lieutenant Kriss (US) le 3 octobre 1951
entre Craig Airfield et Atlanta avec en :

- n°2 Fournial (NA T6D 068)



- n°3 : Delmas (NA T6D. 224)

- n°4 : JMS (NA T6D. 363)

Au 1^{er} octobre, les élèves de l'Ecole de l'air sont nommés sous-lieutenants. Notre régime, déjà très assoupli par rapport au " Basic ", s'améliore encore sensiblement. Nous emménageons dans de confortables chambres doubles avec femme de ménage, avons accès au Club Officier et à son restaurant et touchons une substantielle allocation en dollars.

Enfin courant novembre, nous abordons le Mustang par 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, avec son long capot moteur de trois mètres de long. 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. A la mise de gaz, la grande hélice quadripale tire très fort, la puissance ainsi développée nous pousse violemment dans le dos tandis que l'avion embarque avec frénésie à gauche. Il faut bien appuyer avec 50 kg sur la pédale droite pour le contrer et garder l'axe. C'est assez sportif mais à ce détail près, il vole tout seul !

A l'atterrissage, la piste défile à 130 mph, ce qui nous change de la finale du T-6 et ses 80 mph et puis il est recommandé de ne pas trop chatouiller les freins - plusieurs de mes camarades s'en aperçoivent à leur dépens en faisant un pylône tandis que d'autres préfèrent le cheval de bois. A la suite de la défaillance d'un modeste petit ressort, la roulette de queue de mon fougueux destrier s'efface au moment où je le pose. Je perds ainsi son effet directif et résigné par avance, je n'ose trop freiner ; je laisse mon avion achever sa course après une formidable embardée à gauche et je m'offre ainsi un bon " wingtip "... - contact du bout d'aile avec le sol avant que l'avion se calme enfin... Mais quelle merveilleuse machine une fois en l'air ! D'emblée, je suis séduit. Il est d'une étonnante rapidité et atteint 320 mph à 25 000 ft avec la puissance de décollage (61" et 3000 t/min) alors que le trait rouge à cette altitude n'est qu'à 340 mph ! - à 1000 ft, j'arrête un essai de palier pleins gaz à 350 mph, car le moteur vibre d'une façon inquiétante. Inutile de tenter le diable d'autant que personne ne m'a demandé de tester les performances en vol ! Chaque chose en son temps. Nous nous entendons merveilleusement. C'est le type même de l'avion fait pour voler - donc pour me plaire. Scabreux à terre, il se révèle incomparable dès qu'il a l'a quittée.



JMS aux commandes d'un Mustang, en virage au-dessus de l'Alabama, n° 2 de " Subsoil Flight " (Leader : Captain Kimbrough) (hiver 1951-1952)



JMS aux US, avec les galons d'Aspirant de l'Ecole de l'air

Les survols nocturnes de la région reprennent bientôt. Nous sommes maintenant tout à fait rôdés pour ces équipées et attendons l'ordre de décollage tranquillement au lit. A l'heure dite, il nous suffit de sauter dans les parachutes, nous sommes déjà en piste, pressés de retrouver nos matelas au plus vite mais la belle efficacité de notre organisation a parfois ses revers... L'un de nos camarades, le Sergent Vermel en fait les frais. C'est, au beau milieu d'un vol de nuit, une panne sur le circuit de refroidissement de son moteur qui déclenche l'affaire : Nous sommes en croisière à 20 000 ft au-dessus de la Louisiane, au cap Sud-Ouest en direction des bayous. La côte se découpe sous les rayons de lune. La formation est paisible, les moteurs tournent en phase dans le silence étoilé. Je me laisse envahir par cette sérénité si particulière aux vols de nuit, quand on se sent glisser entre la terre endormie et l'infini d'un espace insondable. Le bruit du Rolls Royce Packard est une musique que j'aimerais beaucoup entendre à nouveau... Soudain, l'un des ailiers commence à se trémousser furieusement. C'est Vermel ; il a des ennuis et l'annonce à la verticale de La Nouvelle Orléans. C'est sérieux. Il lui faut impérativement atterrir et au plus vite ; au cœur de l'océan de lumière de la grande ville, il cherche en vain la piste. Les contrôleurs ont heureusement la bonne idée de faire clignoter le balisage. Vermel se pose sans rien casser mais le voilà dérouté en pyjama, sans papier ni argent...

Quand nous terminons le cycle, nous sommes encore bien inexpérimentés. Soixante-cinq heures, c'est peu pour connaître un avion et nous sommes loin d'avoir fait le tour de ses possibilités, ce qui est fort dommage. Lucides quant à la maîtrise toute relative que nous avons de cet appareil, nous nous en tenons au règlement avec pour unique objectif, celui de décrocher les Silver Wings, les ailes de pilote. Enfin la " Graduation " a lieu le 9 février 1952. On nous remet les " Wings " et le brevet de pilote militaire français. Je reçois le brevet n° 34111 et l'insigne n° 37007.



C'est fini. Après un autre long voyage en train, nous regagnons New-York où nous jouons les touristes pendant quarante-huit heures. Après douze mois passés en pleine pampa, nous sommes un peu dépaysés. Nous arpentons consciencieusement toutes les artères, de Central Park à la pointe de Downtown. Presque tous les ingrédients de Manhattan sont déjà réunis, qui font de ce quartier le symbole du Nouveau Monde. L'Empire State Building, la statue de la Liberté, rien ne nous échappe mais nous avons surtout hâte maintenant de retrouver la France. Excités par cette perspective imminente, nous embarquons sur le paquebot " Ile de France ". Le voyage est plus rapide qu'à l'aller, mais la cuisine est aussi moins remarquable que celle du " de Grasse ". Peut-être aussi sommes-nous moins affamés qu'à la sortie du Piège !

Après cinq jours de mer, les côtes normandes se dessinent enfin. Nous sommes fous de joie au moment de toucher terre, comme un vol d'écoliers à la sortie du pensionnat. Le paysage, les couleurs, tous les détails d'un quotidien familial prennent un autre relief dans le regard de celui qui revient d'un long séjour au loin. Et puis que la vie est belle quand on a vingt-deux ans, un Brevet de Pilote et le ciel à conquérir ! Nous rejoignons Salon pour un amphi garnison afin de connaître notre affectation sur les différentes bases. Les pilotes qui ont été brevetés sur jet sont versés dans les escadres de F-84, les pilotes de Mustang fournissent un gros contingent à la Recco, alors sur P-51 et les autres 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. Mon ami Pierre Willefert dit Willie, incorrigible poète, demande la Recco, en souvenir de Saint Exupéry. Peu après, au cours de manœuvres, il manque de terminer son vol derrière le Rideau de Fer, le gyro de cap ayant dérivé de 180° à son insu, au cours d'un virage serré. Heureusement, il croise un P-51 au cap inverse, ce qui l'amène à se poser - à temps - la bonne question...

La deuxième Escadre de chasse

Je me présente au Commandant Gauthier - le célèbre GG - qui commande alors la 2^{ème} Escadre de Chasse à Dijon. A ma grande déception, il me propose de prendre deux mois de permission en attendant le prochain stage de transformation sur Vampire au CTAR de Mont de Marsan. Je ne lui cache pas que je préférerais voler, aussi m'affecte-t-il provisoirement aux opérations de l'escadre et à l'EC (Escadron de Chasse) III/10 sur P-47. Il y a là un certain nombre d'avions. Ce ne sont pas des modèles du dernier cri mais je m'en accommoderai. Qu'importe le coursier pourvu qu'il ait des ailes ! Mes aînés m'accordent leur confiance mais celle-ci reste tout de même limitée. Je me lâche ainsi tout seul sur Nord 1002 (ex Me 108 Taïfun) en m'offrant quelques jolis rebonds lors de mes premiers atterrissages ; je fais aussi du Goëland comme copilote - pensez donc, un bimoteur ! Et je découvre enfin le P-47, une bonne grosse charrette comparée au Mustang (220 mph en croisière normale au lieu des 270 du Mustang). Le P-47, c'est donc lui, ce chasseur longtemps tenu pour invincible ! Même truffé de trous, il avait la réputation de toujours rentrer. On raconte ainsi qu'avec une aile raccourcie sur un mètre pour avoir heurté un pylône de métal, l'un d'eux n'en avait pas moins rejoint sa base. Dire qu'il a fait les beaux jours de l'USAAF serait sans doute déplacé dans le contexte de l'époque mais il s'était montré un redoutable adversaire en attaque au sol face aux Focke Wulf et la victoire alliée en 1944 lui devait beaucoup. S'il n'est pas difficile à manier, encore faut-il se méfier et ce ne sont pas les exemples qui manquent. Rien de tel pour me mettre en condition que ces anecdotes qui fusent, relatant déboires et bons mots. Ainsi, en Allemagne, celle de ce jeune Sergent nouvellement breveté aux US, qui s'était perdu au milieu des moutons ! Pour son lâcher en P-47, il s'était mis en pylône en bout de piste après avoir atterri un peu long et " toute la base avait mangé du gigot pendant un mois "... Mais l'histoire ne s'arrête pas là. Dûment semoncé par son chef d'escadrille, Gérard Muselli, As de guerre - que je retrouverai un peu plus tard comme pilote d'essais chez Dassault - le jeune Sergent, nullement démonté, n'avait pu s'empêcher de lui renvoyer la balle avec cette répartie d'une insolence assez audacieuse : - " OK, mon atterrissage n'était pas terrible mais vous, ce matin, avec vos tonneaux... ! " La vie d'un chef est quelquefois bien ingrate... Les rires se déchaînent que je partage évidemment mais maintenant c'est à moi de jouer !

Pour mon premier vol sur P-47, il va bien falloir que je me débrouille tout seul et avec ses sept tonnes, la bête est assez impressionnante. Il faut dire que sur la base, on ne s'encombre pas trop de cours théoriques ou de double ni même de check-list. On est pilote ou on ne l'est pas. Il n'y a personne non plus à la Tour pour me suivre. Je décolle donc sans directives particulières. Après une prise en main rapide, je me présente au " peel off " (1). Il eût certainement été plus sage que je me contente d'une approche classique mais c'est ainsi que l'on atterrit à Dijon, donc soit ! Tout se déroule bien de prime abord : Je sors le train puis les volets en dernier virage, ou plutôt le volet car contre toute attente, seul l'extérieur droit se braque. L'aile intérieure s'enfonce rapidement, je suis en train de passer gentiment sur le dos ! Si près du sol... Le volet gauche est bloqué par un rivet qui bien malencontreusement dépasse du revêtement du fuselage. Je n'ai guère le temps d'épiloguer sur sa présence fortuite car l'avion embarque en un roulis puissant que je ne parviens pas à contrer. Par réflexe, je décide de tout rentrer et me passerai donc des volets. Je n'ai guère le choix d'ailleurs : la piste est là. En fait, je ne la vois même pas, l'arrondi et l'énorme moteur me la cachent complètement. Au jugé j'affiche 140 au badin et me pose, mollets raides et mains crispées, un peu intimidé tout de même. Il faut dire que ce fameux

" peel off " demande un certain entraînement. Le Commandant P alias Batting Joe - car il traînait une patte folle - ne me désavouerait pas ! Après avoir exercé ses talents sur Spitfire, il venait de prendre le commandement d'une base où sévissait le P-47. Ce matin-là, il avait assisté à l'atterrissage de la première patrouille, la gratifiant au passage d'un lapidaire : - " Pas terrible le peel off " ! Tout le monde attendait donc avec intérêt la présentation magistrale du Commandant. Henri Suisse, témoin direct de l'affaire, me le confirmera des années plus tard. Il se trouve incidemment que le Spitfire est beaucoup plus manœuvrable que le P-47 mais notre Commandant n'en a cure, tenant sans doute pour une évidence qu'en sa qualité de chef, il s'agit là d'un détail de moindre importance. Très sûr de lui, le voici qui décolle et s'éloigne tandis que, l'œil rivé sur l'horizon, tout l'escadron guette déjà son retour afin de ne pas manquer le dit " peel off " ! Scrutant le ciel, ils voient un point noir se dessiner au loin qui bientôt grossit et se rapproche. C'est bien lui. L'avion commence effectivement à descendre. Étonnés, ils le voient se présenter comme pour un passage à basse altitude. Perplexes, ils constatent qu'à l'entrée de piste, il plonge encore et chacun de se hausser pour mieux voir l'avion

s'enfoncer. Très vite, les visages se figent : L'avion vient de s'écraser. Du point d'impact s'élève un énorme nuage de poussière. C'est la consternation. Pêle-mêle, tout le monde se précipite. On craint le pire mais que découvre-t-on quand, la poussière retombée, la scène se dégage ? Le cockpit s'ouvre et, dressé sur le siège de son avion certes un peu cabossé mais tout juste, c'est un Commandant bien vivant qui surgit et commente, en s'époussetant : "ç'aurait été un jeune, y's'tuait !" L'avion était solide mais le pilote aussi. A défaut de la prestation initialement prévue, il leur avait offert une variation impromptue sur l'Art d'en réchapper.

" Peel off " ou pas, je maîtrise maintenant l'atterrissage en P-47 et pars à la découverte de la Bourgogne. J'ai la grande joie de voir enfin de haut les lieux familiers, de survoler la belle forêt de Velours, mon village, les friches où j'ai essayé mon planeur... Mais sur la carte au 1/500 000^{ème}, les villages de mille habitants sont à peine signalés alors qu'au Texas la moindre ferme était référencée et j'ai au début bien du mal à me repérer dans les entrelacs des hameaux et bosquets éparpillés au creux des vallons, ce qui au début me pose quelques petits problèmes d'identification. Inlassablement je quadrille le secteur et traque les lieux-dits. En avion léger, il m'arrive de descendre lire les pancartes à l'entrée des villages... Je mets finalement au point une carte digne des relevés de l'IGN et dont je suis très fier car tous les souvenirs topographiques de mon enfance y sont consignés.



JMS aux commandes d'un P-47 pour une mission " Barrage " sur Stuttgart - Munich au départ de Dijon, le 10 avril 1952

En mai 1952, nous partons à Mont-de-Marsan pour la transformation sur Vampire I. Avec une autonomie de trente minutes, l'avion ne permet pas de grandes envolées. De toute façon, il n'est pas pressurisé mais c'est le premier jet opérationnel sous cocardes françaises et je suis très ému de participer à cette aventure. Je passe ensuite sur Vampire V et c'est lui que je retrouverai en escadre. Si le Mustang m'offrait le confort très relatif de son énorme moteur occultant toute vision frontale, je suis maintenant aux premiers loges, surpris de m'asseoir dans un avion sans nez. Je perds tout repère au cours de l'arrondi, qui de plus s'effectue avec un badin bien inférieur ; mais l'avion n'est pas vicieux et répond docilement aux manœuvres d'atterrissage. Son pilotage se révèle aisé tant que l'on ne s'acharne pas sur les commandes. Les premières patrouilles serrées sont quand même assez édifiantes avec des pilotes éparpillés tous azimuts. Nous avions de fait anticipé une réponse instantanée de la part du réacteur, mais nous prenons vite conscience qu'il est plutôt lent et qu'il nous revient d'intégrer rapidement ce facteur si nous voulons coller au leader. Par ailleurs, quand il s'agit de grimper, il s'avère très agréable et gagne facilement 35 000 ft en cabine libre ; cela fait déjà haut et l'euphorie est parfaite, surtout quand on vient d'arroser le repas de midi au petit vin blanc local ! Il est vrai que les mess PN réservés aux pilotes d'avion à réaction ne servent pas en principe de boissons alcoolisées. Aussi vidons-nous de bien curieuses bouteilles d'eau d'Évian, aux reflets mordorés... Honni soit qui mal y pense ! Nous évoluons comme les valeureux chasseurs que nous serons bientôt. La récréation prend fin avec les derniers jours du mois de mai..

Mai 1952 : stage de transformation à Mont de Marsan sur Vampire I - trente minutes d'autonomie et pas de pressurisation - puis Vampire V, l'avion opérationnel sur lequel nous volerons en escadre



Je regagne Dijon et " la 2 ". C'est la Chasse enfin, pour de vrai ! Je pénètre le petit monde clos de l'escadron



Côte d'Or qui ne compte à cette époque que seize pilotes. Le patron est le Capitaine Godde, très " chasseur issu de la cavalerie ", type 1^{ère} 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 des vocables anglais hérités de la guerre, comme " beat up ", " peel off ", " line abreast ", " line astern " (1) mais on ne saurait évidemment confondre ces termes de professionnel patenté avec notre jargon de cow-boy !

Le second de l'escadron est le Capitaine Auriol, très sympathique, surnommé Tojo en raison de son faciès vaguement asiatique. Chef pilote de la SPA 57 " Mouette ", l'Adjudant Mazoyer est aussi un conteur remarquable, ce qui nous vaudra des journées de QGO (2) fort distrayantes. La tradition des Ailes est riche de truculents portraits et d'histoires cocasses qu'il sait relater avec un humour des plus savoureux et nous nous délecterons de ces moments de franche hilarité en attendant que le brouillard se lève. Signalons aussi le Sergent Jacquelin, dessinateur accompli qui illustre les journaux de marche des deux escadrilles. En digne émule de Dubout, il a le trait de crayon assassin. Les présentations faites, le Capitaine Godde me lance d'emblée : - " On va vous donner en pâture à l'Adjudant ". Pour être un narrateur talentueux, ce dernier n'en est pas moins fin pilote. Il ne s'agit plus de rire mais bien de suivre ! Patrouille serrée, formation de combat, poursuite, l'enchaînement ne me laisse aucun répit mais il n'est pas question de décrocher. C'est le test d'admission. J'en vois de toutes les couleurs tandis qu'un voile gris me filtre passablement les détails du paysage ; quand par instant il vire au noir, je me cramponne. Il ne sera pas dit que j'abandonnerai ! Sans doute l'Adjudant finit-il par estimer que le compte y est. Toujours est-il qu'il se présente pour l'atterrissage. Imperturbable - mais soulagé - je me pose dans son sillage.

GG organise au moins un " cheese " escadre chaque semaine (3). A peu près quel que soit le temps, avec des moyens radios modestes : il n'y a pas de radar d'approche, on perce " aux ficelles " c'est à dire avec les gonios VHF. L'escadre met en l'air vingt-quatre avions, 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 brêlé et il faut rouler vite sur le taxiway pour rattraper le leader, car le jeune équipier n'a la batterie de démarrage que lorsque tous les autres avions ont mis en route. GG est déjà passé devant mon avion comme une fusée avant que j'appuie sur le bouton de démarrage. J'ai le roulage et le point fixe pour figoler...

Lorsque le temps est couvert - ce qui arrive, même en Bourgogne - on se retrouve au-dessus à 35 000 ft, le ventre dans les cirrus, avec des avions partout. Le premier exercice consiste à regrouper les patrouilles. Comme l'autonomie du Vampire n'excède guère cinquante minutes, il est généralement temps de se précipiter au point de percée dès que le dispositif est enfin rassemblé ! L'ambiance des debriefings est parfois chaude. Les Anciens - ils ont bien trente ou trente-deux ans - se chamaillent comme des écoliers. Rescapés de la guerre, ils ont à l'esprit le souvenir de passes inédites ; fort de ses prérogatives, chacun considère qu'il ne peut avoir tort et les sarcasmes se croisent. Le ton monte bientôt mais le Chef intervient, dont nul ne conteste l'autorité et le calme.

Les relations de " la 2 " avec le voisinage étant 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, autour d'un cockpit de Vampire, un stand équipé d'un poste VHF pour communiquer avec les avions. Passe par là une jeune fille, qui peu après deviendra mon épouse. Voyant le sous-officier en charge du stand converser avec la formation qui survole la foire à cet instant, elle lui demande de bien vouloir saluer de sa part le Sous-Lieutenant Saget. Le sous-officier acquiesce très diplomatiquement mais préfère ne pas passer le message... Merci, Jacquelin. J'imagine le commentaire de GG réalisant que les fiancées de ses jeunes recrues envahissent les ondes au beau milieu d'une présentation en vol...

La Chasse est un havre de bonne humeur. Il suffit de feuilleter les journaux de marche pour s'en convaincre, 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 pour transcrire toutes les bonnes histoires qui constituent le folklore de ce milieu si attachant. Elles subissent parfois des retouches pour les besoins de la mise en scène mais qui

irait se plaindre de cette pincée de sel supplémentaire ? C'est ainsi que j'entends raconter le délicieux passage de la patrouille orpheline.

L'affaire remonte au mois de juin 1951. " La 2 " est chargée de participer au Salon du Bourget. Elle se met donc en place à Villacoublay avec vingt-quatre avions et GG en 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. Tout le monde doit être en place pour repasser à la verticale de la piste. Le jour J, il y a une solide brume dans les basses couches. Les avions décollent. GG fait son 180° au temps prévu. Les autres se suivent en file indienne. Un bon moment après, ils sont toujours au cap de décollage ! La visibilité est telle qu'au mieux on discerne son plus proche équipier - ce qui est presque suffisant en patrouille. Vingt-trois avions bien alignés en direction d'Orly ne passent pas inaperçus. Le problème, c'est qu'on les attendait plutôt de l'autre côté. Le doute commence tout de même à gagner les rangs - " Ici, Tango 3, Tango 2, à vous... Ici Tango 2, Tango Leader, à vous "... La question remonte ainsi jusqu'au Sergent V, qui a hérité de la place peu confortable d'équipier de GG et, bien que rompu au rituel des formations, ne l'a visiblement pas vu virer. Il vient de rejoindre l'escadre depuis peu, aussi est-ce d'une petite voix mal assurée qu'il avoue : - " Ici Bleu 2, j'ai perdu de vue Bleu Leader "... Certain grand chef ce jour-là dût se sentir bien seul.....

A quelque temps de là, nous voyons arriver le Lieutenant N qui prend le commandement de l'escadrille Spa 65 " Chimère ". Pour 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. Il n'y a là rien de saugrenu en soi mais c'est sans compter avec l'espièglerie des membres de ladite patrouille, tous des Anciens qui connaissent la région comme leur poche. Décollage. Cap à l'ouest. C'est parti. Mais au bout d'une demi-heure, le cap est toujours le même et les jaugeurs commencent à baisser sérieusement. Les équipiers sentent comme une hésitation chez leur chef mais comme celui-ci ne pose pas de question, ils se gardent bien de le déranger. Perdre la face d'emblée n'est pas la meilleure des stratégies pour en imposer à une équipe plutôt aguerrie aussi chacun épie-t-il du coin de l'œil l'attitude de N. S'y mêle aussi un peu de cette excitation propre aux moments pendant lesquels on joue avec le feu car après tout, sans carburant et en rase-motte, les dégagements en cas de besoin sont assez limités. Avec une désinvolture feinte qui ne trompe aucun de ses ailiers, N donne enfin l'ordre de prendre le cap retour. Il était plus que temps. La patrouille rentrera sur la pointe des pieds, sans trop de pétrole mais l'aventure ne sera pas ébruitée, chacun demeurant en l'occurrence étonnamment discret...

La tradition se perpétue et s'enrichit au fil des jours de nouveaux épisodes puisés dans la chronique de l'escadre. Dijon n'en a pas seule l'apanage. Il est des personnages burlesques qui s'illustrent sur d'autres bases et il est bien rare que la rumeur de leurs exploits ne nous parvienne pas tôt ou tard, relayée par un chasseur de passage... Sauf à y jouer son propre rôle et le récit est alors livré tout chaud comme celui dont nous régala le Sous-Lieutenant Durand.

Au creux de l'hiver 52-53, " la 4 ", bloquée par la météo 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. La patrouille, leadée par le Capitaine Granperret, vole ainsi intensément pendant une dizaine de jours avant de reprendre le chemin de la vallée du Rhin. A la dernière escale africaine, à Oran, l'avion du leader tombe en panne. Le Capitaine confie donc l'avion au jeune Sous-Lieutenant Durand, récemment arrivé d'Amérique et lui dit : " Je rentre avec les trois avions. Vous faites dépanner et vous remontez en France avec le prochain chef de patrouille qui peut vous emmener ". Voilà donc notre jeune Sous-Lieutenant qui après dépannage, fait du leader-stop sur la piste d'Oran. Un après-midi vient à passer 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 M répond : " OK. Pas de problème, j'arrive ". L'ennui, c'est qu'à Oran se trouve le Neuneu (l'escadron " Normandie-Niemen ") où le Lieutenant M 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, se rapprocher des côtes d'Espagne n'est pas une mauvaise idée en soi. 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 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 l'ombre couvre déjà la plaine. Le Sous-Lieutenant a la bonne idée d'appeler " Vougeot ", le secteur de triangulation gonio de Dijon pour obtenir 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 alors en 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, il est stationné sur P-47 en Allemagne. Son commandant d'escadre, un peu fatigué de ses frasques, décide de demander sa mutation par une lettre adressée au service du personnel. Rencontre M. : " Tiens, M., ça vous dirait de passer le week-end à Paris " ? - " Oh oui, mon Commandant. Terrible " ! - " Bon, eh bien, prenez un P-47. Vous rentrerez mardi. Au fait, pendant que vous y êtes, portez donc cette lettre au Ministère". 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 de l'aéro-club de la Côte d'Or - 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 sens très mortifié, comme il se doit. Il faut dire que je m'étais beaucoup amusé. Passant sous les fils électriques, j'avais pris pour cible un petit grand-père complètement terrorisé, qui détalait de ses jambes torses à travers champ, m'assimilant sans doute à un de ces envahisseurs teutons qui agitaient encore ses cauchemars récurrents !

Septembre 1952. Comme tous les Sous-Lieutenants, je casse ma belle voiture toute neuve, une Simca 9 Aronde. Pour m'être endormi un peu trop longtemps au volant, à la sortie de Vougeot, je continue tout droit alors que la route tourne à gauche. Ma course est brutalement arrêtée par un gros arbre que j'égratigne à peine. J'en prends pour 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 revolera plus "... Erreur, mon Colonel, heureusement ! J'ai tout le temps de philosopher sur les dangers de la conduite automobile. J'en viens inévitablement à dresser le tableau des mérites comparés et des risques encourus en l'air et au sol, ce qui me conforte dans ma volonté de retrouver très vite la sécurité des cockpits. J'ai toujours voulu tirer le meilleur parti de mes repos forcés. Il est inutile de se rebeller quand le ciel voit les choses autrement.

J'en profite pour me marier, courant décembre. *La vie d'alors est très frugale - mais qu'importe - car nos moyens sont vraiment modestes (les soldes des personnels militaires ne seront revalorisées que beaucoup plus tard) et mon épouse (militaire elle aussi) et moi faisons une cagnotte qui permet de nous offrir un disque 33 tours de temps en temps...*

Fin janvier, je reprends les vols avec une jambe un peu raccourcie et un bras qui ne se déplie plus tout à fait, mais cela n'empêche nullement de tirer sur le manche !



Alors que l'escadron est en manœuvre sur le terrain de Metz, nous arrive le Sous-Lieutenant T, récemment breveté aux US et qui avait été " mon fils " à l'Ecole de l'air. Accueilli un soir à la gare, il est ramené en Jeep au cantonnement et passe la nuit sous la tente. Le lendemain matin, présentation à l'escadron. Tenue n°1 avec chaussures basses, poignard, gants blancs, comme il se doit ; mais au détail près que nous sommes installés en bout de piste et le terrain est très humide. Pratique, T. retrousse le bas du pantalon pour arriver à la tente du patron. Bien entendu, on a procédé aux changements de grade traditionnels, et c'est l'Adjudant-Chef Mazoyer et le Sergent-Chef Jacquelin qui tiennent les rôles de commandant d'escadron et de second. Ils offrent à T. un quart de vin rouge de l'intendance en signe de bienvenue que T. boit sans sourciller. Après quelques minutes d'amabilités, Mazoyer propose du rab'. " Ma foi, c'est pas de refus " ! - dit T. qui dès cet instant a droit à la considération de ses commensaux. Boire du gros rouge juste après le petit déjeuner et qui plus est, en reprendre, dénote pour le moins de sérieuses aptitudes et cette intronisation fait assez bien augurer de la suite.

La partie de campagne achevée, nous retournons à Dijon. T., qui accompagne l'échelon roulant, se voit offrir une réception dûment arrosée au blanc cassis, avec un nouvel échange de galons. Notre patron, le Capitaine Antoine-Michard, joue parfaitement le 2^{ème} Classe un peu boiraud 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. Chancelant et partiellement lucide, T. résiste bravement et devient presque lyrique. Enlaçant comme il le ferait d'une vieille connaissance, le Vampire qu'il n'a d'ailleurs jamais piloté, il lui donne des petites tapes affectueuses. - " Ah ce vieux Vampire, quel bon avion tout de même " ! Il ne manifeste heureusement pas l'envie d'en faire beaucoup plus. Nous estimant en meilleur état que T., nous le ramenons à sa logeuse et l'étendons sur son lit. Il sombre aussitôt dans ce que nous croyons être un profond sommeil et nous nous retirons sur la pointe des pieds en expliquant à la brave dame : " Il faut excuser notre ami. C'est exceptionnel " ! Nous allons sortir quand la porte de la chambre s'ouvre. T. très droit, parfaitement en forme, demande : " Bon, alors, où est-ce qu'on dîne ce soir " ? A cet instant, T. est passé dans le Livre d'Or de " la 2 ".

S'ils boivent sec à l'occasion, les chasseurs ne sont pourtant jamais aussi heureux que lorsqu'ils sont en l'air. De ce point de vue, nous sommes gâtés car pour voler, nous volons ! Et les avions se suivent et ne se ressemblent pas. Cette fois c'est pour se transformer sur Ouragan à Mont-de-Marsan en juillet 1953. Même s'il est encore loin des profils aérodynamiques que nous connaissons par la suite, cet appareil, de prime abord, paraît plus " sérieux " que le Vampire, trapu et court sur pattes. Il est surtout beaucoup plus solide et il faut vraiment insister pour le plier. Mais avec son entrée d'air frontale, le pilote doit reculer d'autant et, habitué à dominer la scène au premier plan, sa visibilité se trouve maintenant nettement réduite. Troquant aussi une bonne assise bien large pour un train étroit, la sensibilité au vent travers s'en trouve parallèlement accrue. A part cela, l'initiation est paisible. Docile, l'Ouragan permet de tirer autant de g que l'on veut et il suffit d'exercer une traction de 10 kg sur le manche pour chaque g à passer. Ce n'est qu'une question de muscle mais à ce jeu, c'est quand même le pilote qui s'use le plus vite ! Nous remontons avec douze avions sur Cambrai pour participer au défilé du 14 Juillet à Paris. Là, nous rejoignons douze avions de " la 12 " puisqu'elle est la première unité de l'Armée de l'air à en avoir été équipée dès la fin 1952. Le 14 au matin, nous allons tourner à Coulommiers pour retrouver un paquet de quarante-huit F-84 venus des terrains de l'Est. Comme il est régulièrement de mise à cette date, le temps est médiocre, avec plusieurs couches de strato-cumulus. Tout à coup, par le plus grand des hasards, nous apercevons les quarante-huit F-84 qui défilent devant nous de droite à gauche, pas très loin, entre deux couches bien compactes... A ce moment le " PGA " annule le passage sur les Champs Elysées. La décision est sage. Notre leader nous ramène sur Cambrai après un passage sur le Château de Versailles. La coïncidence est amusante pour un 14 Juillet car en lieu et place de la Révolution française, c'est en l'honneur du Roi que nous nous déploierons ce jour-là !

De retour à Dijon, nous reprenons nos entraînements aux commandes de l'Ouragan, qui, en tant que premier chasseur national est alors l'orgueil de nos bases mais son introduction reste tristement marquée par de nombreux accidents. Il faut dire que nos camarades sur F84 ne sont pas plus gâtés. Nous avons à leur égard une plaisanterie qui fait long feu : - " Une lampe rouge s'allume. Je saute ". S'il ne fait pas de doute que les avions aient été correctement testés, leur mise en service sur les bases ne présentent peut-être pas des conditions optimales de sécurité mais ainsi en est-il à l'époque. Quand on voit le luxe de précautions qui entoure aujourd'hui l'arrivée d'un nouvel appareil dans un escadron, on peut mesurer le chemin parcouru. Je ferai partie de la commission d'enquête après l'accident du Sous-Lieutenant O'Rorke, un de nos jeunes qui vient d'arriver au III/2. Le matin même, j'étais son voisin dans le car qui montait à la Base. Ce jour-là, au cours d'une mission d'entraînement, O'Rorke part en vrille en effectuant 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 épousant la forme des sillons durcis par la gelée. Je découvre à cette occasion qu'il existe bien un Manuel Pilote, un seul et unique exemplaire enfermé dans le coffre secret du commandant d'escadre qui l'en extrait brièvement, le temps de l'enquête... Poussant plus loin mes investigations, je constate qu'aucune consigne de sortie de vrille n'est publiée et que par ailleurs, nos avions sont anormalement centrés arrière. O'Rorke n'avait aucune chance de s'en sortir sauf par le plus grand des hasards et, tôt ou tard, l'accident se serait de toute façon produit.

Il est en effet impératif d'avoir un avion bien en main dans toutes les configurations possibles de vol et d'en laisser une trace écrite, disponible immédiatement pour les pilotes qui voleront sur cet appareil par la suite. La

vrille n'est sûrement pas le type de manœuvre à découvrir par soi-même et encore moins dans l'urgence, compte tenu de l'enjeu. Elle est, au même titre que la prise de terrain, un exercice incontournable. Elle s'apprend afin de posséder les bons réflexes le moment venu. Quand je serai en mesure de le faire et sur tous les avions dont la mise au point me sera confiée, je m'attacherai à définir des consignes de sortie de vrille sérieuses. Cela paraît tellement évident que l'on a peine à imaginer ce que furent les débuts de l'aviation à réaction. La voie du progrès n'est pas un long fleuve tranquille et le tribut prélevé à chaque pas s'avère très lourd.

Les mois passent cependant avec leur cortège de moments difficiles et l'immense bonheur de voler.



JMS aux commandes d'un Ouragan, en campagne de tir à Cazaux, en novembre 1953

Le 8 Mai 1954, notre commandant d'escadron, le Capitaine Antoine-Michard décolle à la tête de douze avions pour le défilé de commémoration de l'Armistice. Le vent de travers est fort. Sans doute aussi le Capitaine est-il très affecté par la chute de Dien Bien Phu qui vient d'avoir lieu, toujours est-il qu'il se laisse embarquer, arrache son avion prématurément pour éviter une sortie de piste et décroche. Il se tue peut-être pour être resté trop longtemps attaché au serre-tête type Vampire ; il ne voulait pas entendre parler du casque antichoc ni de la combinaison anti-g. Le coup est dur et l'Armistice cette année-là a pour nous un goût de cendre... Mais la vie continue.

Le Lieutenant Grouiller qui arrive lui aussi d'Indochine, prend la relève. Ancien du II/2, c'est un homme très sympathique, aimant la plaisanterie et ne craignant pas de confier des responsabilités. En cette période de croissance rapide des escadrons - qui atteindront quarante pilotes - je fais déjà, à vingt-cinq ans, figure d'Ancien et comme équipier confirmé (aujourd'hui PCO - Pilote de Combat Opérationnel), me retrouve à la tête de patrouilles de quatre avions. C'est à la fois fantastique et très motivant. On n'a guère l'occasion de sombrer dans la mélancolie tant le rythme est soutenu.

Loin de la ligne de feu, la guerre n'a pas le même relief. Nous ne vivons les événements que par témoignage interposé. Dès la signature des accords de Yalta, il était vite apparu en effet que l'ennemi venait de changer de nom. Depuis, deux blocs aux idéologies contraires se font face et l'Europe est devenue le théâtre rapproché de cette rivalité intense. Chaque crise qu'elle engendre menace de déraper vers une confrontation nucléaire. Les affrontements qui se déroulent alors en Asie ont un rôle de soupape et libèrent un peu de cette surpression mais ils se soldent par des déchirures qui coupent durablement les pays en



deux et reproduisent à leur échelle l'opposition des superpuissances. Des murs se dressent, des rideaux de fer se ferment peu à peu. Le contexte international n'est donc pas fameux et tandis que l'OTAN continue à réarmer à tour de bras, les budgets substantiels affectés à la Défense nous arrivent sous forme d'avions tout neufs et de pilotes à entraîner. Plus la tension est forte, plus nous volons ! Je n'ai personnellement été engagé dans aucun conflit. Sans être spécialement volontaire, je n'ai pas été appelé non plus. Cela tombe d'autant mieux que pour moi, ce qui importe, c'est d'être en l'air. L'essentiel est dans cet émerveillement toujours renouvelé, dans ce rêve sans cesse revécu de m'arracher du sol pour grimper toujours plus haut, plus vite, plus loin vers un ciel toujours bleu.

Notes de fin

- (1) " peel-off " : lors de spectacles aériens ou de défilés, c'est une arrivée à grande vitesse à basse altitude au-dessus de la piste, suivie par un virage en montée pour revenir dans le tour de piste avec une bonne altitude et une bonne vitesse pour se poser.
" beat up " : voler très bas, très vite et très près avec, à la fin, une grande traction sur le manche.
" line abreast " : formation de front
" line astern " : formation où tous les avions volent directement les uns derrière les autres.
- (2) QGO. se dit d'un aérodrome fermé (pour cause météo, par exemple)
- (3) " cheese " : grand rassemblement.

La coupe Saint-Exupéry

Nous sommes maintenant en août 1954. C'est une de ces belles journées d'été, à la chaleur épaisse, qui fait rêver de plongeurs et de boissons bien glacées. Beaucoup de pilotes sont d'ailleurs en permission. La réverbération sur la piste est intense et nous renvoie des mirages de lac à l'infini. Je suis en salle d'Ops pour relever le planning des vols lorsque le Capitaine Grouiller passant par-là, lance incidemment : " Tiens Saget, ça vous intéresserait de faire la course Paris - Cannes " ? Bien entendu, je suis fana et je bondis sur l'occasion, sans même avoir besoin de réfléchir. J'ignore que vient de s'amorcer le grand virage de ma carrière.

En effet, les jours de QGO, l'Adjudant-Chef Mazoyer nous a maintes fois parlé de cette course. Née avec l'avion à réaction, elle s'est jusque-là courue sur Vampire. Les concurrents n'y ménagent ni leur peine ni leur monture, les poussant à l'extrême pointe de leurs limites, histoire de grappiller quelques secondes. Sans doute le Capitaine Sarrabeyrouse avait-il pour sa part cravaché ferme, car on se souvient encore de son arrivée. Le réacteur, à la coupure, s'était arrêté pour ne plus jamais redémarrer...

De par sa nouveauté, l'avion à réaction et sa charge de mystère suscitent à cette époque, un extraordinaire engouement auprès du public et donnent lieu à toutes sortes de manifestations. Il n'est pas question de pollution, d'environnement ni de sécurité et s'il y a toujours quelque grincheux pour protester, les riverains sont les premiers à se précipiter tant la fascination est grande pour ces machines qui crachent le feu. Les spectateurs vibrent sous la poussée des réacteurs, la magie opère, l'énigmatique Mur du Son est franchi et le frisson, garanti à chaque passage. Dans les années 50, on se rappelle encore le rôle glorieux et décisif qu'a joué l'aviation dans les récents combats et l'aviateur est aurolé d'un incontestable prestige. Lectures et actualités de la guerre aérienne ont alimenté les mémoires des noms de ces héros de dix-huit ans, descendus après s'être battus comme des lions et avoir accumulé un nombre impressionnant de victoires.

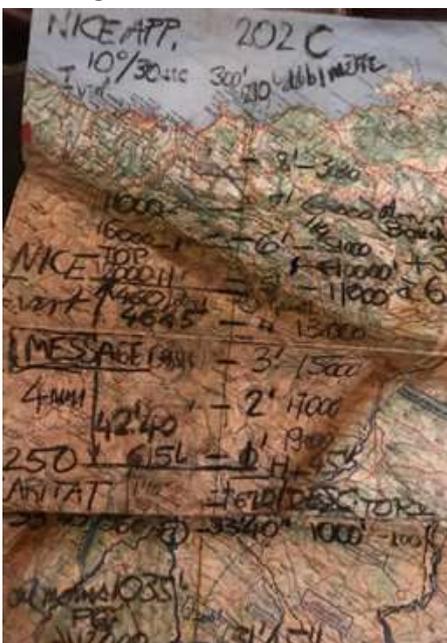
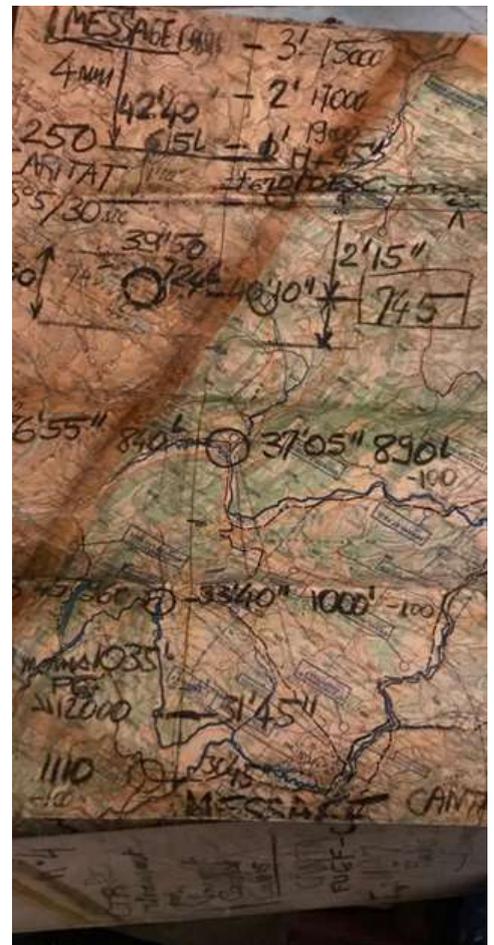
Parmi les jeux est organisée un jour " une course aux pylônes ". Elle se déroule sur un circuit fermé, souvent triangulaire et le pointage aux sommets permet d'évaluer non seulement la vitesse mais aussi la dextérité du pilote en virage, donc d'intégrer le facteur humain dans le calcul de la performance. Lors de l'une de ces joutes sur un parcours de cent cinquante kilomètres en trois branches et afin d'éviter que le matériel soit trop poussé, le commandement a fait limiter le régime réacteur à 9 700 t/min - qui est le maximum continu - par la mise en place d'un fil frein sur la manette de gaz. Aux essais, le Lieutenant F de l'Ecole de l'air, réalise le meilleur temps. L'Adjudant G de l'escadron adverse, n'arrive que second. Le Lieutenant F ironise : - " Le tout, c'est de savoir virer " ! On ne provoque pas en vain l'Adjudant G qui, un peu chagrin, va voir son copain chef de piste ; celui-ci dérègle en conséquence la commande de gaz derrière la manette, assurant ainsi un régime de 10 200 t/min sans bien entendu toucher au fil frein. Le jour de la course, G. arrive premier et vaguement goguenard, ponctue : - " Effectivement, le tout, c'est de savoir virer " ! Je n'oublierai pas l'anecdote qui se révélera fort utile peu de temps après.

La voie ainsi tracée et imprégné de tout ce folklore, je me lance avec fougue dans une préparation minutieuse de la course. Attaquant par la théorie, je médite sur les courbes de performances et essaie une loi de montée beaucoup plus rapide en badin car il s'agit de tirer tout le parti de la moindre goutte de pétrole. Rien ne doit être laissé au hasard que l'impondérable. Je sélectionne les deux meilleurs avions de l'escadron pour mon coéquipier, le Sergent-Chef Cassagnes qui est encore en permission et moi-même. Vient ensuite la vérification des compas avec une grande précision au cap de la course. Penché sur les cartes, je remarque qu'une des stations gonio de Vougeot est située exactement sur la trajectoire. Je m'entends donc avec les contrôleurs pour qu'ils me fournissent des positions sur une fréquence particulière, à l'abri des oreilles ennemies et sous une forme facilement exploitable du style : 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 une liaison pour rencontrer les météorologues. Il se trouve que l'exploitation du sondage de midi est trop tardive pour que les résultats en soient connus au moment de la course. Les météo acceptent d'avancer leurs mesures d'une heure pour l'occasion. Nous devons leur téléphoner juste avant le départ - bien sûr - information réservée à la 2^{ème} escadre. Avec un peu de chance, nos adversaires n'auront pas la même idée !

Je prépare une carte itinéraire graduée en kilomètres et en pétrole consommé puis, Cassagnes étant de retour après sa permission, nous répétons sur un circuit équivalent de 730 km. Nous nous entraînons à virer après le décollage dès que les roues sont en l'air, car le cap de la course se trouve être à 90 degrés du QFU de

la piste 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 de la tolérance mécanique de la machine pendant que le train s'escamote et ventre à terre, l'avion gagne le poil de vitesse supplémentaire qui va lui fournir l'accélération nécessaire au bon déroulement de la manœuvre. Le Commandant V, second de l'escadre, aperçoit un jour depuis la fenêtre du PC un avion qui disparaît derrière les arbres, à 90 degrés de la piste. Croyant à un 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 pour la course "... Je me fais bien entendu remonter les bretelles mais n'en persiste pas moins à croire qu'il nous faut à tout prix maîtriser ce décollage certes peu réglementaire mais efficace si nous voulons mettre des atouts dans notre camp.

Comme nous pensons arriver très juste en pétrole, voire à sec, nous nous entraînons aussi à l'atterrissage réacteur éteint : arrivée à 500 kt au travers d'Is-sur-Tille à 28 km de Dijon ce qui représente la distance de Cannes à Nice, réduction à fond et tour de piste sans remettre les gaz. Enfin je m'offre une dernière petite démarche. M'étant 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, manette plein avant. J'avais tout de même pris la précaution de choisir un réacteur "froid" afin de ne pas aller au-delà de la température maximale autorisée, ce qui me paraissait accessoirement plus dangereux que le dépassement de régime.



Ainsi parés, le Sergent-Chef Cassagnes et moi nous retrouvons à Creil le jour du départ. Face à nous, nous avons deux pilotes très expérimentés de " la 12 " et deux, beaucoup moins entraînés sur Ouragan de " la 4 " qui n'a perçu ses avions que depuis quelques mois. C'est la première fois qu'un avion français est en lice et, au mess, le bruit court que Monsieur Marcel Dassault, son concepteur, a un contrat en poche pour le gagnant. Totalement concentré sur ma course, 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. Le capitaine Salvan décollera le premier à quinze heures trente, puis de trois en trois minutes, le lieutenant Mülleman, le capitaine Prévost, moi-même, le sergent-chef Cassagnes et enfin le sous-lieutenant Thubeuf. La chance est avec nous,

car nos concurrents les plus sérieux (les capitaines Prévost et Salvan) partent avant et ne pourront observer notre décollage. Ceci nous vaudra le plaisir de les voir virer en bout de piste, conformément aux règles générales ; mais cela va nous permettre de gagner déjà une bonne dizaine de secondes, en conservant le secret de notre manœuvre.

Pour avoir appelé la Météo ainsi que nous en étions convenus, Cassagnes et moi savons que le léger vent arrière détecté à minuit dans une bulle d'air froid à 25 000 ft par le Rawind de Lyon a disparu au sondage de " midi ". En partant aux avions, nous nous accordons donc pour voler à 20 000 ft, ce qui nous assurera une vitesse un peu supérieure.

La mise en route se fait sur l'aire d'alerte en bout de piste N-E. Entre l'alignement et le lâcher des freins, je viens de consommer vingt litres. Le départ est donné par le Colonel Tuffal, directeur des essais en vol de la Maison Dassault et le Colonel Longuet, chef du service " Formations ", nantis d'un gros chrono. Fidèle au plan retenu, je vire au ras de la Tour dès que l'avion quitte le sol et affiche les paramètres de montée que j'ai calculés avec la loi de vitesse " course " sans me soucier de la trajectoire prévue par l'Aviation Civile au briefing, qui imposait un vario de 4000 ft/min pour éviter le trafic du Bourget. Je ne dévierai pas sensiblement de la route. Le contact radio s'établit parfaitement avec Vougeot, qui me confirme sur le trait. J'affiche 12 800 t/min quand je m'aperçois qu'il reste trop de pétrole puisque j'avais prévu des réservoirs secs à l'atterrissage. Je conseille alors à Cassagnes de descendre plus tôt pour gagner un peu de vitesse. Malheureusement le temps est couvert et la côte est noyée dans la brume. 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. Je suis d'autant plus navré pour lui qu'au cours de nos essais sur 730 km, nos temps respectifs ne différaient jamais de plus de deux secondes ! Je me pose à Nice tout étonné d'avoir fait le meilleur temps avec quarante-huit minutes et huit secondes. Il me reste encore 300 litres de pétrole dans les réservoirs - un scandale dans la mesure où cela représente six bonnes minutes de vol ! - et je suis très vexé car j'avais très consciencieusement vérifié mes calculs.

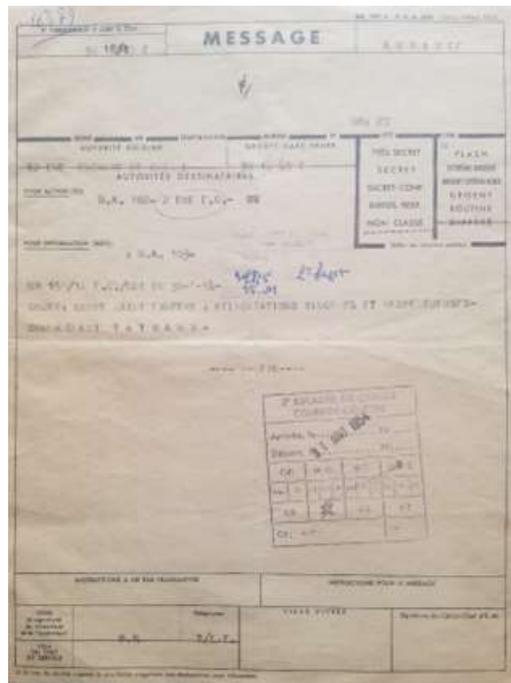
Le soir dans une ambiance très Yacht Club, nous sommes conviés à la réception officielle au Palm Beach. Le Ministre aurait voulu recevoir les pilotes en tenue de vol. C'est pourtant en tenue " n°2 ", l'uniforme des officiers de l'Armée de L'air que nous nous présentons. Heureusement car ma vieille combinaison de grosse toile brune à laquelle je suis très attaché, est déchirée sur trente centimètres... 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 monsieur assez âgé, 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 Monsieur Marcel Dassault, notre député " ! Si je passe beaucoup de temps à éplucher les magazines aéronautiques et suis assez au fait des profils et performances des machines, je lis peu la Presse et ne connais pas encore le célèbre constructeur. Il est vrai aussi que si Monsieur Dassault restera toute sa vie un personnage très discret, en 1954, il n'est que l'un des quelques acteurs qui occupent la scène aéronautique française et n'a pas encore la notoriété qui sera la sienne par la suite.

Aquarelle du célèbre peintre de l'air Paul Lengellé, immortalisant l'arrivée de l'Ouragan vainqueur. Notons que l'avion est en virage à droite afin de deviner la baie de Cannes, alors qu'il était à ce moment-là en virage à gauche pour enrouler la ville et passer au travers du Palm Beach où était pris le " top " d'arrivée, avant d'aller se poser à Nice...



Les six pilotes ayant participé à la course devant l'appareil vainqueur (de gauche à droite) : Saïvan, Mulleman, Prévost, Saget, Cassagnes, Thubeuf.

Extrait de la revue n° 106 "AVIATION Magazine" du 15 septembre 1954



Message de félicitations à la 2^{ème} escadre de Dijon de la part du Commandant Tatraux, commandant la 12^{ème} Escadre de Chasse de Cambrai

Nous sommes évidemment très attendus à Dijon, avec un arrosage grandiose dans le hangar du II/2 " Côte d'Or ". Les villes de Beaune et Nuits-Saint-Georges qui parrainent nos deux escadrilles, offrent deux tonneaux d'Aligoté et chacun prépare son blanc cassis. Il me faut vider l'énorme coupe Saint Exupéry et il fait plus de trente degrés à l'ombre ! J'ai alors l'idée de partager cette coupe avec mes chefs. A l'issue de la fête, l'escadron n'est guère plus fringant !





Cette Coupe Saint Exupéry était encore conservée en 1988 dans la salle de tradition du III/2 " Alsace " à Dijon, escadron qui avait été le dernier à remporter cette coupe sur Mystère IVA, avant qu'elle ne soit plus remise en jeu chaque année... Notons que JMS, à la demande des participants successifs de Dijon, avait fourni à " la 2 " un dossier de calcul adapté aux performances du Mystère IVA (voir l'annexe 13)

" La coupe Saint Exupéry fut, par un chaud après-midi d'août 1954, remplie de blanc cassis qu'il fallut bien vider " ...

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 voudrions-nous compléter notre équipe. Voulez-vous devenir pilote d'essais de la Maison " ? La salle d'Ops est décidément le théâtre privilégié des grands défis de ma toute jeune carrière ! Il me faut réfléchir et dresser un rapide bilan : j'ai 750 heures de vol, je suis sous-chef de patrouille et j'ai 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 me sens soudain un peu jeune. De plus, l'ambiance du II/2 est formidable, je vole beaucoup. De son côté, le commandant d'escadre me déclare : " Oh ! Dassault. N'y allez pas. C'est un négrier " !



Le dernier vol de JMS dans l'Armée de l'air date du 29 avril 1955 aux commandes du Martinet 88, pour rapatrier les valises des pilotes de Cazaux à Dijon, à l'issue d'une campagne de tir sur Ouragan. Il est accompagné à l'arrivée par deux Ouragan du " I/2 " Cigognes.

Monsieur Marcel Dassault avec son chef pilote d'essai fétiche le Colonel K.W. Rozanoff, dont JMS rejoindra l'équipe d'essais à peine un an après la disparition de celui-ci aux commandes du Mystère IV B-01 à Melun-Villaroche.



Constantin (dit Kostia) Wladimir Rozanoff, chef pilote d'essai de la GAMM (Générale Aéronautique Marcel Dassault) aux commandes du Mystère IV-01



K. W. Rozanoff, aux commandes du Mystère IV B-01 sur lequel il disparaîtra en avril 1954...

Pilote d'essai

C'est toujours indécis que finalement je rencontre Monsieur Dassault au siège de la Maison, 46 avenue Kléber à Paris. Frêle silhouette un peu perdue derrière son petit bureau, il est dominé par l'imposante stature de ses fidèles Lieutenants en pied mais sa présence est indubitable. L'ambiance est feutrée dans une chaleur de serre. Je suis certes intimidé mais en même temps très serein car cette entrevue, ce n'est pas moi qui l'ai sollicitée. Aussi son issue n'est-elle pas cruciale à mes yeux même si, par la suite, elle s'avère être le point de départ d'une extraordinaire aventure. Monsieur Dassault exprime sobrement son souhait de m'embaucher comme pilote d'essais. Je m'y attendais mais pour autant je ne parviens pas à trancher. Monsieur Dassault sait en revanche ce qu'il veut et je me "laisse" littéralement démissionner. Si la Providence en a décidé ainsi, alors soit !

En février 1955, j'ai rendez-vous au Centre d'Essais en Vol (CEV) de Brétigny-sur-Orge pour un test en vol. Depuis qu'en 1948, l'Ingénieur en Chef Louis Bonte a pris la direction du CEV, il a su faire d'une structure embryonnaire un organisme reconnu au plus haut niveau. Devenu Ingénieur Général entre temps, il s'est entouré de multiples spécialistes et a imposé le CEV comme le passage incontournable pour tout constructeur d'avion ou d'équipement aéronautique. C'est le CEV en effet qui, après avoir décortiqué et testé le matériel dans toutes les configurations possibles, délivre le précieux agrément de mise en service. Sans doute est-il aussi compétent en matière d'hommes puisque je suis remis dans les mains du Capitaine d'Oliveira. Ancien du Groupe "Lorraine", sur Boston et chef pilote du Centre d'Essais, il est chargé d'évaluer mes dons comme pilote. Le CEV dispose d'une flotte importante de plus de cent cinquante avions de tout poil, à réaction et à hélice qui vont du Noralpha au Vampire et au Fouga Magister, en passant par les séries des Meteor et Morane-Saulnier. Oliveira choisit de me faire 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. Je n'imaginais pas que ma requête put être à ce point incongrue. A croire que tous ces documents sont destinés à n'être jamais lus ! Il faut dire qu'à l'époque, on pilote encore beaucoup "aux fesses", autrement dit, à l'instinct. Le résultat du test est apparemment satisfaisant puisque le 1^{er} Mai 1955, je quitte l'Armée de l'air pour intégrer la société GAMD (Générale Aéronautique Marcel Dassault), avec 950 heures sur mon carnet de vol et sans aucun brevet civil sinon celui de pilote de tourisme.

Je suis affecté à Melun-Villaroche, base où sont essayés dans le plus grand secret, les prototypes de la Maison. Nul ne se douterait que la mise au point des fleurons de l'aéronautique française puisse se dérouler au cœur de cette immense plaine où règne la betterave. Aucun panneau ne vient révéler au public la confidentialité des lieux. Dans les abords immédiats ne croisent guère que les engins agricoles et les chasseurs à l'affût des lapins et perdreaux qui trouvent bien entendu refuge dans les limites du terrain, préférant aux coups de feu des uns, les hurlements sauvages des réacteurs. Les locaux n'impressionnent pas par leur faste. La Tour de Contrôle, avec son damier noir et blanc, n'est plus toute fraîche. Les hangars de tôle ondulée ont visiblement connu des jours meilleurs et les baraquements de bois qui servent de bureaux confèrent à l'ensemble une allure de chantier un peu abandonné. Mais sous cette impression de nonchalance sagement entretenue, vit une poignée d'hommes animés par la passion des essais et l'exploration des domaines de vol. Au-delà du bout de piste, barrant l'horizon de leurs sinistres cubes de béton brut dont on ne sait s'ils s'inspirent du Bauhaus ou du régime stalinien, les bâtiments de la SNECMA (Société Nationale d'Etudes et de Construction de Moteurs d'Avions) abritent les bancs d'essais des moteurs qui équipent nos avions. Lorsque j'arrive en ce mois de mai 1955, la base est dirigée par Pierre Robert dit Le Sioux et ils sont quatre pilotes à se partager les essais. Paul Boudier dit Bou-bou, le plus ancien : As de guerre aux quatre victoires et seul Mousquetaire survivant. Depuis la disparition de Monnier puis celle de Rozanoff qui arrosait la base de son humour tonitruant, les temps ont changé, même si la contrepèterie est toujours à la mode. Gérard Muselli, lui aussi As de guerre avec six victoires ; peu loquace pour ne pas dire plus et le fusil en bandoulière, il aime par-dessus tout la chasse, celle qui, au ras du sol, consiste à traquer le volatile imprudent. Henri Suisse, arrivé aux essais après une carrière de chasseur bien remplie contre les Allemands et le Viêt-minh, qui lui ont valu la Croix de guerre et quatre citations. Enfin, Roland Glavany qui a connu la guerre avec trois blessures et une évasion via l'Espagne. Il est militaire jusqu'au bout des ongles, a la passion de l'action et aime s'investir à fond pour une cause qui en vaut la peine. Energique et véritable meneur d'hommes, il est entré dans la Maison fin 1954 et va devenir chef pilote peu après. Face à ces héros chevronnés, le jeune novice que je suis ne pèse pas très lourd. J'observe donc beaucoup et vais au fil du temps découvrir ce milieu qui m'accueille pour les trente-sept années à venir. Tout d'abord, en amont, le Bureau d'Etudes de Saint-Cloud. Lorsque Monsieur Dassault, en concertation avec la Direction Technique -

Messieurs Deplante et Cabrière - décide de lancer un nouveau projet, ce sont les ingénieurs du Bureau d'Etudes qui en établissent les plans et caractéristiques, sous la coupe d'un responsable de Programme. De la planche à dessin à l'atelier de fabrication, un étage plus bas, en d'incessants va-et-vient, l'avion prend forme et tandis que la maquette est soumise aux tests de soufflerie, les retouches sont réalisées directement sur le prototype en construction. Le montage terminé, celui-ci est acheminé en grand secret jusqu'à Villaroche, remis dans les mains expertes de Monsieur Hubert, éminent contrôleur du travail fini ; une équipe de techniciens aussi discrets que consciencieux va alors s'employer à le désosser complètement pour une ultime vérification de chaque pièce et boulon. Nul ne contestera le verdict de l'homme à la blouse blanche d'autant qu'il a la confiance totale de la Direction et celle des pilotes. A défaut d'être doté de beaucoup d'humour, le Patron de la Mécanique est unanimement respecté. Le feu vert ainsi donné, il ne reste plus qu'à aller vérifier en l'air la pertinence des calculs théoriques. La Division des Essais en Vol prend ainsi le relais. Chargée de la mise au point de l'appareil, elle est en relation constante avec le Bureau d'Etudes. L'œil qui va suivre attentivement le déroulement de tous ces vols, c'est René Fromentel dit From, ingénieur d'essais d'une rare intelligence. La mèche ondulante et rebelle, derrière ses lunettes épaisses, il analyse sans relâche et son esprit incisif ne pardonne rien. Bien connu pour son franc-parler qui souvent dérange, il me fait rire et nous entretenons les meilleurs rapports. Assisté de Jacques Plessy et du tout jeune Jean Robert, ils concoctent ensemble la programmation des vols d'essais avant de se pencher sur les bandes enregistreuses pour en interpréter les résultats. C'est au pilote d'entrer maintenant en scène. Chacun retient son souffle pour la première mise en route, puis le premier décollage et la rentrée du train ; ensuite, l'avion ayant prouvé qu'il était effectivement capable de voler, son comportement est testé dans toutes les configurations possibles. Les modifications sont apportées de nuit dans l'atelier de Monsieur Hubert et dans une atmosphère fébrile afin d'être testées en vol dès l'aube. En ces périodes d'activité intense, il n'est pas rare de voir, le soir tombé, la Limousine de Monsieur Dassault glisser discrètement jusqu'au fameux hangar " Mystère " où œuvre Monsieur Hubert. Il distribue sandwiches et instructions et sous ses directives, les mécaniciens scient et coupent une dérive ou remontent un empennage. Souvent il traîne dans son sillage ses directeurs techniques et les conciliabules se déroulent à trois sur fond d'aile revisitée ou d'aileron raboté.

Dans ces années-là, la conception des essais est simple : il convient de démontrer que l'appareil répond bien aux objectifs du programme pour lequel il a été conçu. Au départ et par précaution, l'avion est limité de façon draconienne dans ses performances. Les essais vont permettre d'étendre son domaine d'évolution en augmentant progressivement tous les paramètres jusqu'à déterminer des limites et conditions très précises d'utilisation. La méthode de fait consiste pour le pilote à " y aller voir " et valider par l'expérimentation les intuitions rationnelles des ingénieurs au sol. Charles Monnier avait vraisemblablement, deux ans auparavant, payé de sa vie une faille à ce niveau. La soufflerie avait mis en évidence que le Mystère II devenait instable au-delà de treize degrés d'incidence et le dossier s'était arrêté là. Des bidons à larguer, la présence inattendue d'un berger et de son troupeau l'avaient obligé à tirer sur le manche et lui qui avait si souvent trompé la mort, d'El Alamein à la Sibérie avec l'Escadron Normandie-Niemen, n'avait pu lui échapper ce jour-là et il s'était écrasé. Fromentel par la suite imposera les essais de soufflerie en continu.

A chaque appareil est attaché un mécanicien qui lui est dévoué corps et âme, tels Christian Bourreau ou Roger Théron, lequel " accepte de prêter son avion au pilote à la seule condition qu'il veuille bien le lui rendre ". Par contre, si les premiers vols des prototypes sont l'apanage du seul chef pilote, tous les pilotes se partagent tous les autres vols sur tous les avions afin d'échanger leurs expériences. Monsieur Dassault lui-même est très friand de ces avis et les sollicite constamment. Supervisant le tout, le Colonel Tuffal dit Tuf-Tuf, Directeur des Essais, qui bientôt cédera sa place à Serge Dassault, est un être très affable. Polytechnicien et ancien pilote d'hydravion en Indochine, il a l'œil bleu, le cheveu en brosse et la nostalgie des Chinoises du Nord. Il est impossible de passer sous silence Joseph Ritzenthaler, même à son corps défendant. Personnage essentiel et Directeur de la Mécanique, il est le Roi de la servocommande et dirige à Saint-Cloud un laboratoire et des ateliers spécialisés dans la conception et la fabrication des commandes de vol. C'est lui qui a mis au point un système électro-hydraulique pour le Mystère II et adapté la postcombustion sur le réacteur Viper. Les essais prototype achevés, le programme remonte au Bureau d'Etudes Série, division dirigée par Xavier d'Iribarne, afin d'établir les standards de fabrication. La réception des avions de série est assurée à Mérignac par Georges Brian, chef pilote dit Jojo-les-belles manchettes car il ne vole qu'en chemise et cravate. Cette élégance impeccable va de pair avec une rondeur joviale et gourmande. Loin de renier son ascendance gasconne, il en a la

façonde. A ses côtés, Daniel Rastel, rescapé de la période d'avant-guerre où il déjà œuvré comme pilote d'essai de Monsieur Dassault avant de passer dans la Chasse en Angleterre. Devenu chef pilote de la SNCASO après la guerre, il réintègre la société Dassault en 1952.

" Pot de détente au bar des Essais en Vol de la GAMD à Melun-Villaroche, le 3 juin 1958 avec Roland Glavany, Paul Boudier et JMS. Il manque Gérard Muselli, sans doute parti à la chasse "...



L'équipe des débuts à Melun-Villaroche : JMS, Gérard Muselli (équipe de Mérignac), Roland Glavany assis sur l'aile du SMB2 et Paul Boudier



JMS avec les écouteurs, Roland Glavany assis et Paul Boudier, suivent un vol d'essai à partir de la voiture radio, à l'occasion d'un reportage de Télé Journal à Melun-Villaroche, le 3 juin 1958



Je suis lâché et effectue une reconnaissance du secteur de Melun-Villaroche sur le Nord 1100 F-BBFR puis sur le Dakota F-BEIJ de liaison de la Maison Dassault avec 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 : à 25 000 ft, j'atteins 5,5 g avec 250 kt au badin avant d'enregistrer un début de buffeting. Il faudra attendre un long moment avant de retrouver pareille manœuvrabilité. 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.

JMS totalisa 36 h 55 de vol d'essais sur Mystère II

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, Monsieur Dassault suggère : - " 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.



Mystère II



Lâcher sur le Mystère IV N-01 à Istres, le 14 avril 1959 (mission cinéma au profit du Mirage III A-02 aux mains de Gérard Muselli). Compte-rendu de vol de JMS à propos du Mystère IV N-01 : - " du pétrole, un bon moteur, mais trop chargé au m² (voilure de Mystère IV " ...)



Vue du Mystère IV N-01 se préparant à l'atterrissage, prototype pour lequel il n'existe guère de photographies en vol...



Le même, au roulage

La tournée des lâchers se termine pour moi avec le Mystère IV A-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 IV A 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 Emilion " !... et Daniel Rastel, qui avec son vieux forban de copain Bellecroix dit " Papillon " de la SFERMA fait des parties de cartes dignes de Pagnol et des dégagements mémorables. Ce Papillon, s'il est moins célèbre que son homonyme de l'île de Ré, se distinguait autrement et il était passé, entre autres, sous les ponts de Saint-André-de-Cubzac en Dakota !



Le SMB1- 01 à l'atterrissage aux mains de Paul Boudier, en 1955

Et le même dans une configuration qui préfigure celle du SMB2



Aux côtés du SMB1-01, R. Estival, S. Dassault, J.C. Veber, P. Bohn, J. Cabrière, R. Fromental et le célèbre Hubert dans le hangar "Mystère" à Melun-Villaroche, au printemps 1955

Les conditions de réception des avions de série Mystère II et IV A 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 selon un angle de 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. La recette est bien au point. Et pourtant il en avait fallu des essais avant d'apprendre à diriger l'onde sonore, témoin tangible d'une percée réussie de ce fameux mur. Rozanoff y avait perdu son latin...



A l'automne, je retrouve Villaroche puis Istres pour la campagne d'hiver. Je participe aux vols de mise au point du Mystère IV A et je suis lâché sur Mystère IV B, version plus puissante avec un réacteur ATAR 101 F à post-combustion. Le programme Mystère IV est une réussite. L'Inde, Israël et la Patrouille de France, ce qui est tout de même assez flatteur, adoptent le Mystère IV A et l'OTAN en offre 225 à l'Armée de l'air.



Montée à 44 000 ft sur le Mystère IVA. 04 à Istres le 10 décembre 1955 : panne radio, essais bidon jusqu'à 600 kt. JMS aux commandes et le mécanicien Formont...



Après quelques mois passés aux essais à Melun-Villaroche, séjour pour JMS de quatre mois à la réception des avions à Mérignac, ici à bord d'un Mystère IV A en juillet 1955

JMS totalisa 116 h 10 de vol d'essais sur Mystère IV A, IV B et IV N

Cet hiver-là est particulièrement froid : du 1^{er} au 15 février, la température, jusque-là clémente, chute à moins quinze degrés, 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 Lybie 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. Il est vrai que le confort sur la Base est assez spartiate...



Moment de détente entre deux vols sur un autre type de cheval en Camargue, pendant l'hiver 1955 - 1956 (là où s'élèveront plus tard les installations industrielles de Fos-sur-Mer). JMS devra passer sous le cheval parti au galop, pour tenter de rattraper un appareil photo...

L'EPNER

Délaissant Istres et ses congères, je remonte à Villacoublay pour un stage IFR sur Beech 18 (dénomination UC-45 F), avion intéressant pour sa tendance à embarquer, aussi bien au décollage qu'à l'atterrissage, mais aussi peu adapté que possible au PSV à cause de son bouchonnement permanent dans la turbulence. Mon moniteur est Monsieur Poulet, un ancien à la patience et à la bonne humeur inaltérables.



Ensuite, je fais mouvement sur Brétigny pour le stage d'essais à l'EPNER (Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réception), que l'on appelle encore à l'époque " l'Ecole PN ". L'Ecole est commandée par le Capitaine de Corvette Mauban, qui déclare que pratiquement tous les types d'essais pourraient être démontrés sur Nord 1100 - ce qui est sans doute vrai, mais peu motivant -... J'y retrouve le Commandant Julienne, ancien patron du I/2 Cigognes, et je fais la connaissance entre autres du Major Werner à la tête d'une équipe allemande très nombreuse, et de Wolfgang Späte qui deviendra mon ami. As de la Luftwaffe, ce dernier est un des rescapés du Me-163 Komet. Premier avion à fusée du monde, plus dangereux pour ses utilisateurs que pour ses adversaires ! Il n'y a au monde que quatre écoles pour la formation des pilotes d'essais : l'EPNER française et les écoles américaine, anglaise et russe, ce qui explique la présence d'élèves étrangers dans nos rangs.

Le stage - neuf mois de cours et peu de vols - est heureusement égayé par les farces de Francis Plessier et nous nous amusons des comportements assez typés des équipes étrangères - les Allemands claquent des talons au garde-à-vous devant le Herr Major tandis qu'au plus fort de l'affolement, la troupe italienne " Va bene, va bene "...., sous la houlette de son Commandante - mais j'ai hâte de retrouver les Essais, les vrais auxquels je n'ai fait que goûter. J'ai du mal à prendre très au sérieux ce stage où il faut faire des rapports sur des avions archi-connus, genre Siebel ou Meteor, en n'oubliant pas de souligner les titres à la règle et de préférence en couleur. Aussi, lorsque c'est possible, je m'entraîne en voltige ; j'étudie la vitesse minimale en boucle de l'Ouragan - un essai comme un autre, après tout - et lorsque le vol exige deux avions, nous en profitons pour faire du combat. Je me souviens d'une séance de " passage à l'avion - balise " où je joue sur Meteor Mk VII contre mon ami Julienne sur Ouragan. Expédiés les " points " d'essais, nous nous enroulons sauvagement, avec de grands coups de manettes des gaz, au grand dam de A. Jouannet, qui est à cette occasion mon instructeur. Je ne suis pas sûr d'avoir une excellente note ce jour-là, même si les titres sont bien soulignés... Mais il n'est pas question de se laisser décramponner en combat, n'est-ce pas ?

1956 est l'année où l'Armée de l'air doit choisir son " intercepteur léger ". La Maison a construit le MD-550 Mirage I en vue de ce programme mais malgré ses excellentes qualités de vol, cet avion a des performances insuffisantes qui le condamnent, les réacteurs Viper ne poussant guère que deux fois 750 kg avec PC. Nous sommes devancés par nos concurrents : les Gerfaut de Nord Aviation qui un temps détiendra le record mondial de vitesse ascensionnelle avec 12 000 mètres en 2 minutes 17, le Trident à fusée de la SNCASO qui passe le Mach en montée et atteint Mach 2, enfin le Durandal de la SNCASE qui vole à Mach 1,4 sur son seul réacteur Atar 101. La présérie du Trident est commandée. La Maison est dans une passe difficile, malgré l'éclatant succès du Mystère IVA et la commande en série du Super Mystère B2, dérivé du précédent. La Maison est dans une passe difficile, malgré l'éclatant succès du Mystère IVA et la commande en série du Super Mystère B2, dérivé du précédent.



Mirage III 001 au sol



Mirage III 001 en vol

C'est alors que Monsieur Dassault a un coup de génie. Mettant de côté le Mirage II, qui doit être propulsé par deux Gabizo de 1 100 kg de poussée dont nous savons le peu de fiabilité par expérience sur l'Etendard II, il lui en emprunte les ailes et fait dessiner un fuselage à taille de guêpe autour du plus gros réacteur disponible, l'ATAR 101 G de 4,5 tonnes de poussée. Nous venons en effet d'avoir connaissance de la " Loi des Aires " qui met en évidence la nécessité d'étrangler la section du fuselage au droit des ailes afin d'en diminuer la traînée. L'avion, le Mirage III-001 est réalisé en neuf mois, sur la base de dessins plutôt sommaires. Il vole en novembre 1956 aux mains de Roland Glavany et d'emblée, c'est un succès. Le Commandant Fleury, officier de marque des intercepteurs légers, descend de la machine après son premier vol d'évaluation en disant : " J'achète " !

Nous venons de gagner à la suite d'un redressement spectaculaire. Moins de deux ans plus tard, en mai 1958, volera le Mirage III A-01, premier avion de présérie.

Fin 1956, après avoir fermé sans regret mes livres de classe, je rejoins Istres en pleine crise de carburant, suite à la malheureuse affaire de Suez.

CENTRE D'ESSAIS EN VOL Stage 1956
E.P.N.E.R.

Monsieur SAGET

Pilâtage: Bon pilote, doué, adroit, sûr. Fonceur et fanatique du vol. A l'aise sur tout type d'appareil. Parait un peu insoucieux de la mécanique, semble se plier difficilement aux disciplines du pilotage.
Fanatique de tout vol

Pilotage d'essais: Pilotage agréable et souple, précis. A tendance à relacher son effort en fin d'essai et à sortir du cadre de l'ordre d'essais.

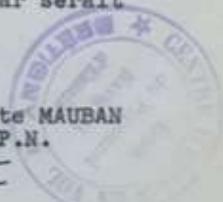
Exploitation des vols: A fait un très gros effort dans ce sens? Esprit analytique ~~très~~ très poussé. A rapporté de très bons résultats, les juge avec un esprit aéronautique. Très bonnes conclusions.

Connaissances théoriques: Excellentes. A revu en cours de stage des connaissances déjà connues en partie et les a approfondies. Très travailleur.

Caractère: Très bon camarade. Modeste.

Conclusions: Bon pilote d'essais utilisable immédiatement sans restrictions. Appelé à un grand avenir parce que très doué, à condition d'être surveillé car serait facilement "Japonais".

Le Capitaine de Corvette MAUBAN
Directeur de l'E.P.N.
Le Capitaine FERREIRO
DIRECTEUR-ADJOINT



H. Fleury

Appréciations de sortie de l'EPNER



Brevet de Pilote d'Essais de JMS n° 194 décerné le 1er décembre 1956.

La licence associée à ce diplôme permettant d'exercer la fonction de Pilote d'Essai est visible aujourd'hui au Musée Européen de la Chasse de Montélimar.

Le Super Mystère



Istres, hiver 1956 - 1957 : exploration du domaine de vol supersonique sur le SMB2-01

Me voici bientôt lâché sur SMB2. Je la chance de faire équipe en général avec René Fromental, ingénieur d'essais d'une rare intelligence. Sans être lui-même pilote, il comprend parfaitement les réactions des pilotes et grâce à lui, j'apprends les principes du métier en quelques mois. Sur SMB2, il s'agit entre autres d'étudier le vol supersonique et les limites de manœuvre.

Un jour, au cours d'un piqué, le boum sonique atteint l'usine atomique de Pierrelatte et déclenche les sécurités. Il faudra deux jours pour tout remettre en ordre...

La mise au point du circuit combustible nous conduit à effectuer des piqués entraînant le taux de descente le plus élevé possible.

J'atteins 75 000 ft/min en pointe en spirale dos, sous fort facteur de charge. Un jour, à Villaroche, j'annonce à la Tour mon entrée dans le circuit : " Melun de Tango Sierra, 50 000 ft, à 1 minute du break " - " Hein ? Répétez altitude " ! - " Je confirme. 50 000 ft ". En fait, je " ferai " 1 min 20, car je n'avais pas compté le temps de décélération à 400 kt pour entamer le break.

Par distraction, et comme c'est encore, pour peu de temps, la mode dans la Chasse, je m'entraîne au " peel-off " que j'arrive à boucler en cinquante secondes jusqu'à l'impact, sans utiliser le parachute-frein. Cela buffete en dernier virage...

Le 18 février 1958, je convoie vers Dijon le Mystère IV A n° 193 qui vient de servir à un complément d'essais de vrille par Elie Buge. J'arrive au break sur le terrain de " la 2 " ; il s'agit de faire un bon temps afin d'éviter un commentaire légèrement méprisant sur les essais en vol. Hélas, désormais moins familier avec cet avion, je coupe le robinet haute pression de carburant en vent arrière au lieu de sortir les volets. Il faut dire que les deux commandes sont dangereusement proches et similaires. J'hésite un instant pour trouver le bouton de rallumage... et vise le champ de luzerne de l'autre côté du canal de Bourgogne.



L'équipe du SMB2-01 à Istres, hiver 56 - 57

Ouf, ça rallume. Je termine avec une minute au break, pour avoir un peu débordé en dernier virage. Au sol, évidemment, on m'interroge : - " Et quelle était cette traînée de pétrole derrière l'avion " ? " Oh rien, juste un rallumage "...



Le SMB2-03 en configuration deux fois 625 litres se pose à Melun-Villaroche



JMS quitte le cockpit du SMB2-03 à Istres

Courant 1957, on commence à me confier les présentations en vol du SMB2. Bien entraîné en voltige, je n'ai pourtant jamais " tourné " à très basse altitude et mes Anciens ne me prodiguent pas beaucoup de conseils. Il faut dire que " Popoff " Monnier s'est planté à Istres peu d'années auparavant en larguant des bidons sur un Mystère II et K.W. Rozanoff à Villaroche sur le Mystère IV B lors d'un show en avril 1954. Aussi les évolutions

dans le plan vertical sont-elles considérées avec appréhension par notre Patron et toute la Strasse qui ne tiennent pas à connaître une nouvelle catastrophe. Après avoir fait au fil des ans ma propre expérience, j'essaierai de faire passer le message sous forme de conseils pratiques en briefant nos jeunes pilotes qui débutent dans le genre et sous forme d'articles dans le BSV (Bulletin de Sécurité des Vols de l'Armée de l'air). J'espère ainsi avoir contribué à améliorer la qualité de nos démonstrations.

A l'occasion d'un de mes premiers shows, j'ai le plaisir de retrouver une commission US. Nous déjeunons à l'Attaque du Courrier de Lyon, repère gastronomique privilégié des essais, près de Melun. Tout à coup, l'un de nos visiteurs s'étonne, me voyant boire (modérément) du Beaujolais :

- " But, aren't you flying this afternoon " ? " Yes ! But the more I drink, the more g's I pull " ! - J'ai l'impression qu'il me croit... Ah ces Français (!) mais les Américains sont tellement bon public qu'il est souvent difficile de résister.



Le Mirage III A-01 lors d'un passage à la tour



Henri Suisse essaie le Mystère IV A à Cazaux avec quatre réservoirs pendulaires de 625 litres

Qualification P.A.

En vue des essais de l'Etendard IVM qui vient d'être commandé par la Marine, j'effectue à Hyères un stage d'appontage sur F-6F Hellcat.

A l'issue de ce stage débuté à la mi-septembre 1957, JMS, pilote civil, ancien de l'Armée de l'air, fut qualifié à l'appontage à bord du porte-avions " Bois Belleau " (ex " Belleau Wood ") porte-avions d'escorte de 10 000 tonnes, le 29 octobre 1957...



Porte-avions " Bois Belleau "



Grumman F-6.F Hellcat



Grumman F-6.F Hellcat



Grumman F-6.F Hellcat



Grumman F-6.F Hellcat catapulté

Stage de qualification sur F-6.F Hellcat à Hyères, septembre - octobre 1957. Ici, catapultage d'un F-6.F de la catapulte tribord (tandis qu'un Helldiver est parqué à bâbord). Grâce à cette qualification, JMS fut ainsi ensuite le premier pilote d'essai de la GAMD à se poser sur un porte-avions (le " Clémenceau ") aux commandes de l'Etendard IV M-02, le 20 septembre 1960.

Séjour agréable parmi les Marins. J'ai un peu l'impression de rejouer la guerre du Pacifique sur ce bon gros T-6. On vole verrière ouverte, les virages relatifs ont un rayon dix fois moindre que sur jet à 35 000 ft... Je me rappelle avec bonheur ces ASSP (appontages simulés sur piste) au petit jour en passant au pied de la chapelle de Costebelle, avec un dernier virage à 75 ft en survolant la locomotive à vapeur qui vient faire là son point fixe matinal. Après une bonne centaine de ces tours de piste un peu particuliers, l'officier d'appontage veut bien nous admettre à bord. Nous sommes enfin parés pour notre qualification sur le " Bois Belleau " - " Belleau

Wood " US, porte-avions d'escorte à pont en bois. C'est à son propos que les Américains déclaraient qu'il fallait être Français pour apponter de nuit sur des porte-avions aussi courts...

Ce jour-là, il y a justement un changement de pacha. De fait sur la passerelle, il s'informe : - " Et avez-vous beaucoup d'accidents " ? " Oh ! Non. Une barrière tous les dix mille appontages en moyenne " ! - Et dans la foulée, première barrière du jour, par le Lieutenant de vaisseau T, un bon copain du " Baz Louis " qui deviendra quand même Amiral. Il voulait tenter sa qualification en dépit d'une fièvre qui normalement eût dû lui interdire l'accès au cockpit... " Eh bien, nous voilà tranquilles pour dix mille appontages, n'est-ce pas " ? Plus tard dans la journée, c'est au tour d'un chibani, l'OE C, ancien des PA (porte-avions) de la Royal Navy, de survoler tous les brins d'arrêt et d'atterrir majestueusement dans la barrière... Pendant que le pont se dégage, j'orbite à la verticale de " Furioso " à 10 000 ft. Enfin le " Charlie " (autorisation d'entrée dans le circuit d'appontage) nous est donné. Le PA me paraissait en somme relativement grand, vu de 10 000 ft mais par le travers à 300 ft, l'effet d'échelle est soudain bouleversé par la silhouette d'un F-6 qui vient d'apponter et qui semble bien gros. Je reprends mes présentations deux ou trois fois : l'officier d'appontage (OA) m'envoie le " Wave off " parce que mon approche ne lui plaît pas. Puis un " Cut " : réduction, rendu de main. Le pont apparaît soudain devant l'avion ; arrondi sans finesse et arrêt paisible dans les brins. L'équipe de pont repositionne l'avion, la barrière s'abaisse, et je suis clair pour le décollage. Pleins gaz, on pourrait être en l'air à mi-pont, mais la consigne est de rouler jusque passé l'îlot.

La ronde continue. Une fois, je vois l'OA assez facilement au cours de l'approche, sans devoir me contorsionner hors de la cabine (on apponte verrière ouverte, pied à droite, manche un peu à gauche, tête au vent et 72 kt au badin) ; je suis content, mais pas l'OA qui s'agite de plus en plus et finit par me donner un " Wave off ". Ailes à plat, pleins gaz ; je découvre la cause de son agitation : les cheminées sont en face de moi - baïonnette à gauche - et on repart...

Après mon dixième appontage, me voici qualifié. On m'offre un catapultage pour voir comment cela se passe. Pas de problème, mais la rejointe sur mon leader n'est pas glorieuse car je mets plusieurs minutes avant de réussir à déverrouiller la verrière pour la fermer, une fois en l'air.



(Ce document, comme beaucoup d'autres, est visible au Musée Européen de l'Aviation de Chasse à Montélimar)

Entré à la GAMD le 1^{er} Mai 1955 avec pour seul brevet civil celui de pilote de tourisme, JMS fera régulariser ensuite ses titres aéronautiques. Celui de Pilote Privé tout d'abord...



... Et surtout, celui de Pilote Professionnel, lui permettant d'exercer son métier...

Vrilles sur SMB2

De retour aux essais en vol, Roland Glavany, rôleur mais cœur d'or, qui me témoignera toujours confiance et amitié, me désigne pour les essais de vrille du SMB2. Les consignes en haut lieu sont hyper-prudentes, à la suite de l'accident du Mystère IV A-09. Il ne s'agit pas de faire des vrilles, mais d'en sortir... Cette optique causera une regrettable perte de temps car, contrant la vrille dès le départ, elle aura rarement l'occasion de se développer. Plus tard, nous prendrons quelque liberté avec le cadre imposé.



Super Mystère B2-03 avec charges

" C'est ainsi que je fais ma première vrille par inadvertance sur le SMB2-03, avec 2 bidons de 1300 litres et 2 bombes de 250 kg à Istres, le 12 novembre 1957 ".



Premier essai officiel le 28 novembre 1957. Je suis aux anges. Voilà des essais sérieux ! Cela ne se passera pas toujours facilement. Il m'arrive un jour de monter dans le secteur d'Orange avec des bidons de 625 litres. Je suis accompagné par Gérard Muselli qui a insisté pour faire le vol avant de déjeuner, ce dont j'ai horreur. Bref, j'entame une vrille anodine, mais la sortie ne se fait pas comme à l'ordinaire. La vrille s'agite en roulis et continue à tourner bien que le gauchissement soit braqué à fond. Gérard annonce : " Elle change de sens " ! - Ce qui ne correspond pas du tout à ce que je vois, mais le doute s'installe. Après huit tours, rien n'a évolué. Encore quelques tours, le sol n'est plus très loin mais la vrille finit quand même par s'arrêter. Au sol évidemment, ils ont eu chaud et c'est le branle-bas pour un développement rapide des enregistreurs sur papier photo. L'ingénieur d'essai, Dominique M, me dit : - " Pas étonnant que ça ne sortait pas, le gauchissement était au milieu. Il n'a pas bougé ". Nous allons déjeuner. Je suis très contrarié, car ce genre d'erreur peut aussi bien signifier la perte d'un avion. Au retour, Dominique reprend son analyse et vient me voir : " Non, c'était une erreur de spot. Le gauchissement était bien à fond et dans le bon sens " ! - Je respire mieux soudain.



A l'issue d'un des derniers vols de vrilles sur SMB2 à Istres, automne 1958

L'Allemagne à cette époque-là souhaite s'équiper en chasseur bombardier tout temps. Il s'agit d'un marché très important pour remplacer les F-84 et F-86. Le Major W de la Luftwaffe est désigné pour évaluer le Balzac surnom donné au Mirage III 001, qui est un avion expérimental... Il arrive à Istres en décembre 1957. Le premier problème est de loger sa grande carcasse dans le cockpit plutôt exigü de notre Balzac. On y arrive tant bien que mal, en priant le ciel qu'il n'ait pas à s'éjecter. Les vols se déroulent de façon satisfaisante mais au cours d'une accélération à 600 kt à basse altitude, notre Major sollicite sans doute la profondeur un peu fermement et le voilà parti en PIO (oscillations pilotées de grande amplitude). Comme il se cramponne à la manette des gaz autant qu'au manche, il coupe le réacteur, ce qui se révèle bénéfique puisque, l'avion décélérant, le pompage cesse. Le Major W reprend ses esprits et annonce à la radio : - " Der Instrument ist gefallen " ! Il s'agit en fait de l'indicateur de train, ce que Herr Borgsdorf, ingénieur allemand en poste à la SNECMA traduit assez approximativement par : - " Il a train sur les chenoux " ! Le rallumage se passe bien et le Herr Major repart en Allemagne pendant que nous montons un dashpot sur la commande de profondeur. Au printemps, le Major revient. Las ! Cette fois, c'est un train principal qui s'efface à l'atterrissage... On est à moins de deux mois du premier vol du Mirage III A-01 qui sera l'avion du premier Mach 2, mais nous ne réussirons pas à convaincre la Luftwaffe qui lui préférera le Lockheed F-104 Starfighter.

Peu d'années après, j'entendrai à nouveau parler du Major W par le Flight Lieutenant Cockerill de Boscombe-Down, qui me racontera ainsi son lâcher sur English Electric P1. Au cours du briefing, nous lui recommandons de décoller PG sec, sans PC, en mentionnant que la rentrée du train doit s'effectuer avant 250 kt. Quand on connaît les Anglais, ceci vaut pour une sérieuse mise en garde. A son premier décollage, le Herr Major met pleine PC... - " The last we saw of him, he was at 20 000 ft, in a vertical climb, still trying to retract the undercarriage " !

L'année 1957 est aussi celle du concours NATO qui doit conduire au choix du futur avion d'appui tactique. Les Anglais fournissent le réacteur, le Bristol Orpheus, les Italiens présentent le Fiat G-91 qui ressemble à un F-86 à échelle réduite, les Français le Bréguet Taon, le Dassault Etendard VI, mais aussi le Baroudeur de Sud Aviation et l'Etendard IV de la Maison Dassault, tous deux équipés du réacteur Atar, donc en principe ne respectant pas les conditions du concours.

A la suite de savantes manœuvres où la politique domine de très haut la technique, le Fiat G-91 est déclaré vainqueur. En fait, seules l'Armée de l'air italienne et la Luftwaffe achèteront effectivement l'avion et pour cette dernière, à la suite d'un tour de passe-passe qui vaudrait la peine d'être conté.

Le concours révèle des figures remarquables, comme le Captain Titus de l'US Navy qui amène l'Etendard VI à badin nul au décrochage. Une autre fois, volant sur le Baroudeur qui décolle sur un chariot largable et se pose sur un patin, il annonce : - " Pressions hydrauliques à zéro ", " Où êtes-vous " ? - " Je vois un terrain en dessous, et une grande ville au Sud " - On croit reconnaître Orléans. - " Bon, posez-vous là " ! Sur ces entrefaites, le réacteur s'éteint. Le Captain avait lu les pressions hydrauliques sur les jaugeurs de pétrole. Le Captain Titus se pose sur l'herbe sans dommage... au Bourget qui est encore à l'époque un grand terrain de départ des lignes internationales.

En décembre 1957, en complément aux épreuves du concours, je suis chargé d'effectuer une série de décollages de performance sur terrain en herbe avec l'Etendard IV. Notre avion, qui est une excellente machine, très rapide, présente cependant une instabilité longitudinale à grande incidence, volets sortis. L'aérodynamique n'a pas été modifiée, mais un incidencemètre a été ajouté, qui doit permettre de piloter l'avion de façon optimale au voisinage de l'instabilité. Effectivement, grâce à cet instrument, je réussis à réduire à très peu près la dispersion des distances de passage de l'obstacle de quinze mètres entre les différents essais. Mais la Maison espérait mieux que les mille mètres trouvés - aussi forcé-je mon talent à ceci près que l'incidencemètre ne permet plus rien : l'avion part en autocabrage juste après avoir décollé, malgré un contre puissant. Je passe les quinze mètres en neuf cents mètres, manche au tableau, en me promettant bien, une prochaine fois, de ne plus essayer d'exiger de l'avion ce qu'il ne peut fournir !



Passage (un peu involontaire - voir assiette et position de profondeur) des 15 mètres en 900 mètres départ arrêté, de l'Etendard IV Air à Melun-Villaroche, le 2 janvier 1958

L'Etendard Marine

Les hautes performances et les bonnes qualités de vol de l'Etendard IV ont entraîné une commande de la Marine pour un dérivé navalisé : ce sera l'Etendard IV M destiné à l'équipement des futurs porte-avions Clémenceau et Foch. La Maison Dassault embauche le Lieutenant de Vaisseau Picchi à la date du 1^{er} Janvier 1958, pour prendre ce programme au titre de premier pilote. Il se fait la main sur SMB2 en attendant les premiers vols qui sont prévus au printemps. Il m'accompagne ainsi plusieurs fois au cours des vrilles et participe à la mise au point du circuit combustible en effectuant à son tour les piqués limites en supersonique. Dans ces évolutions sauvages, il attrape une mauvaise otite qui entraînera malheureusement son inaptitude PN après seulement trois mois dans la Maison - mais, " it's an ill wind that blows nobody good ", me voici promu au rang de premier pilote de l'Etendard IV M.



Etendard IV-01 manuel de pilotage



Etendard IV-01 poste de pilotage

Le premier vol a lieu le 21 mai 1958 à Villaroche, suivant de peu celui du Mirage III A-01. Je me passionne bien entendu pour cette mise au point d'un prototype qui se révélera un excellent avion. C'est une équipe jeune et enthousiaste que la Maison a désignée sur ce programme : Yves Thiriet, responsable du bureau d'études, Bernard Sigaud, ingénieur d'essais, Claude Perreard, ingénieur de piste, tous comme moi-même âgés de moins de trente ans.

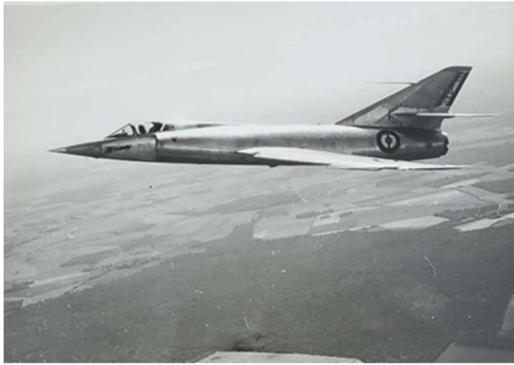


Premier atterrissage de l'Etendard IV M-01 sur la piste 11 de Melun-Villaroche, le 21 mai 1958



" Oyez braves gens, ça vole ! " Commentaire de JMS à l'issue du premier vol de l'Etendard IV M-01 à Melun-Villaroche le 21 mai 1958, prototype qui lui fut confié à l'âge de 29 ans...

L'Etendard IV M-01 aux mains de JMS à Melun-Villaroche, le 31 mai 1958. Accompagnement par le Mystère IV N-01 dont le train ne rentre pas ce jour-là (Vi max = 210 kt), piloté par Gérard Muselli avec Michel Coffignot comme photographe. A noter que les bouts de plan de l'Etendard IV M-01 n'étaient pas repliables, à la différence de ceux du " -02 " et des suivants...



Etendard IV M-01 en vol



Etendard IV M-01 en vol



Etendard IV M-01 en vol



Etendard IV M-01 en vol



Activité fébrile sur le parking de la GAMD à Melun-Villaroche : y sont reconnus le Mirage III 001 au premier plan, le Mirage III A-01 au centre et l'Etendard IV M-01 avec JMS aux commandes de ce dernier...

Décembre 1958 : début du programme de ressources minimales sur SMB2. Il s'agit d'effectuer des retournements à badin croissant pour évaluer la perte d'altitude en fonction des conditions de départ, y compris en supersonique. Ainsi, le 3 janvier 1959, je pars en retournement sur le SMB2-03 à 580 kt en supersonique, réacteur réduit, freins de piqué sortis. J'amène le manche en butée arrière qu'il atteint en fait après quelques centimètres de course, en raison des efforts énormes encaissés par la servo-commande de profondeur, et la ressource est très lente. En raison peut-être d'un gradient de vent ou de température, le badin monte à 640 kt pour un domaine ouvert à 600 kt ; pas question de dégauchir, les ailerons étant à peu près inefficaces à cause de l'aérodistorion. Peu à peu, le nez remonte quand même et cela finit par passer. Ouf !

JMS totalisa 289 h 55 de vol d'essais sur les SMB1 et SMB2



L'Etendard IV M-01 exposé à Melun-Villaroche, avec toute sa panoplie d'armement

Fin 1958 également, l'équipe de l'Etendard va au RAE (Royal Aircraft Establishment) de Bedford, au nord de Londres pour les premiers essais de catapultage et d'arrêt dans les brins avec l'Etendard IV M-02. En effet, le RAE met en œuvre sur ce terrain des installations identiques à celles que l'on trouve sur les porte-avions. Nous nous partageons les essais entre le Lieutenant de Vaisseau Murgue de la CEP, Pierre Galland du CEV et moi-même. L'un des grands sujets est la détermination de la méthode optimale de catapultage. Il se trouve que, par suite d'un manque

d'équilibrage de la timonerie de profondeur, la gouverne part à cabrer, manche libre, pendant la course sur la catapulte, ce qui provoque une rotation imprévue mais bénéfique dès que l'avion sort du pont. Pour améliorer la performance, mon ingénieur d'essais et moi imaginons de retenir un court instant le manche vers l'arrière. Une première fois, pendant la rotation, qui est très rapide, je vois passer brièvement la lampe rouge de l'indicateur d'incidence, ce qui semble montrer qu'on ne peut espérer beaucoup mieux. Mon ingénieur d'essais veut encore gagner un peu... Au lieu de retenir le manche pendant 0,2 seconde, nous convenons de 0,4 seconde avec quelque réticence de ma part. Cette fois, l'avion dépasse largement la limite et part en pitch-up - situation intéressante à quelques mètres du sol. Heureusement, après une incursion spectaculaire dans les hautes incidences, l'Etendard revient en vol normal. L'équipe d'essai décide sagement d'en rester à la rotation " naturelle ".



Paul Boudier réceptionne l'Etendard IV M-02 à Mérignac, le 21 décembre 1958

23 janvier 1959. Pierre Galland, J.P. Murgue et moi regardons tomber la pluie sur le terrain de Tarrant-Rushton où est implantée la Société Flight Refuelling. Nous sommes là pour nous initier aux secrets et tours de main du ravitaillement en vol. Le soleil finit par poindre entre les nuées et notre moniteur, Pat Hornidge, estime les conditions propices. Il n'est plus tout à fait jeune et chausse ses lunettes avant de décoller en patrouille très serrée sur le leader. Serait-ce par crainte de le perdre de vue ? Puis nos deux Canberra filent vers la Manche. Là, nous trouvons un temps splendide et à 6000 ft, une atmosphère très calme. Du Canberra leader se déroule un long tuyau. Pat Hornidge me démontre un contact puis m'invite à prendre la place pilote.

Je dois pour cela ramper vers le poste de bombardier, à l'avant ; Pat descend alors de son siège éjectable dans l'étroit couloir, pilotant d'une main pour me laisser le passage car l'avion est monocommande. Me voilà installé à la place pilote. Heureusement, le contact avec la perche se révèle facile, car l'avion est stable et les réacteurs répondent bien. Je suis donc qualifié. Manœuvre inverse pour redescendre et laisser la place à J.P. Murgue.



JMS devant le tableau des ordres de vol du constructeur aux essais en vol de Melun-Villaroche

C'est peu banal de faire ainsi de la double commande à la voix et cela demande certainement à notre instructeur une bonne dose de philosophie et d'optimisme.



L'Etendard IV M-04 aux mains de JMS à Melun-Villaroche, au printemps 1959, qui effectue des essais d'ASSP



A la suite des premiers vols brillants de l'Etendard IV M-01, JMS se voit décerner la Médaille de l'Aéronautique le 21 avril 1959, au titre du Ministère de la Défense



JMS aux commandes de l'Etendard IV M-04 au cours d'ASSP avec le système Pomola à Melun-Villaroche, le 27 mai 1959 (Vc ASSP = 107 kt à 6 400 kg)



JMS aux commandes de l'Etendard IV M-03 lors de son premier vol le 2 décembre 1959, se présente à l'atterrissage

Salon du Bourget 1959. Je présente l'Etendard IV M-02 après m'être fait la main à l'occasion de quelques shows privés. C'est un grand plaisir de présenter cet avion maniable et bien motorisé pour son époque. Le Mirage III fait très fort de son côté, avec les présentations combinées de Gérard Muselli et de Jean Coureau qui passe une belle série de tonneaux rapides. Je commence à me trouver bien à l'aise en voltige de présentation, et il vaut mieux, car les prototypes sont tous différents et plus ou moins bricolés au fur et à mesure de la mise au point. Ainsi sur le IV M-01, je dois changer les braquages des becs de bord d'attaque au cours des figures selon qu'il s'agit de passages à grande vitesse ou de plan vertical, par de savantes manœuvres de commande d'hypersustentateurs et de disjoncteurs... D'ailleurs, il vaut mieux être à l'aise dans ce genre de démonstrations car au Salon, mon numéro est précédé de celui de Turcat sur le Griffon, qui est l'un des clous du show. Mon top de décollage est retardé, puis, une fois en l'air, je dois m'écartier pour le Griffon qui a remis les gaz. En prime paraît-il, le commentateur continue à parler du Griffon pendant que je m'évertue à tourner loopings et tonneaux.

Plus tard, lorsqu'à mon tour j'aurai fixé un peu l'attention de la presse, je saurai me souvenir du caractère bien artificiel de la célébrité créée par les médias. On allume les feux de la rampe en fonction de la notoriété plutôt que de la qualité du travail. De plus, en se promenant du côté des spectateurs, il est amusant d'observer l'indifférence de la foule qui saucissonne, cherche l'ombre ou regarde ailleurs et de toute façon est incompétente, tandis que les artistes se donnent à fond sur la piste. J'en conclus que dans un show, il faut travailler pour soi, en essayant de faire au mieux sans dépasser ses limites et en faisant abstraction des spectateurs, ce qui permet de mieux se concentrer sur le pilotage. En effet, en meeting, le pilote est soumis à de fortes contraintes : respect de l'horaire, limites du volume d'évolution (altitude minimale, ligne de sécurité par rapport aux), choix du programme en fonction des conditions météorologiques parfois incertaines et fluctuantes. De plus, spécialement au Bourget, les responsables du contrôle des vols pendant de longues années interviendront parfois maladroitement alors que le pilote est déjà très tendu. Enfin, les essais en vol conduisent à présenter des prototypes encore mal connus, bourrés de limitations complexes dont le non-respect peut entraîner une catastrophe. Comment s'étonner dans ces conditions qu'un jeune toubib ait pu relever des pointes de tension artérielle de l'ordre de 25 à 30 sur des pilotes avant un show lors d'un récent Bourget !

Le 18 juin 1959, Gérard Muselli enlève le record du monde de vitesse sur 100 km sur Mirage III avec 1762 km/h.

Le 7 juillet 1959. Panne complète de freins, sur le circuit normal et sur le secours sur l'Etendard IV M-02. Je sors dans les blés à droite de la piste sans dégâts, sinon ceux dus à l'ardeur des pompiers qui en profitent pour arroser copieusement l'avion de mousse, sans raison. Il faut les comprendre : c'est un métier décevant que le leur, où les occasions d'intervenir sont - heureusement pour les pilotes - très rares !

Notre grand Ancien Daniel Rastel se distingue au cours d'un vol de réception sur SMB2. Il effectue un vol dos ; le réacteur s'éteint. Etant donné la faible altitude, il n'a guère le temps de choisir qu'un terrain de crash et le meilleur (!) qu'il trouve à sa portée, est le champ de course de Libourne. Il réussit à arrêter son avion - un peu abîmé, on s'en doute - dans les limites de la piste... Il n'y avait, coïncidence heureuse, pas de course ce jour-là.

A l'automne 1959 commence l'exploration des hautes altitudes sur le Mirage III A-02. Roland Glavany a quitté la Maison juste après avoir assuré les premiers vols du Mirage IV, futur bombardier de la force de frappe voulu par le Général de Gaulle.



Le Mirage IV-01 à l'atterrissage sur la piste 29 de Melun-Villaroche en 1959



Le prototype, avant son transfert à Melun-Villaroche pour son premier vol et au premier plan, l'avant de la maquette d'aménagement avec la perche des futurs Mirage IV



Le Mirage IV-01 a effectué son premier vol aux mains de Roland Glavany à Melun-Villaroche le 17 juin 1959. Il est vu ici avec le drapeau tricolore peint à la suite du record de vitesse sur 1000 km de René Bigand à 1822 km/h au départ de Melun-Villaroche, le 22 septembre 1960.

René Bigand, qui a rejoint nos rangs au printemps, va bientôt remplacer Roland Glavany comme chef pilote. Il me confie les essais-fusée avec Gérard Muselli puis Elie Buge.



Mirage IV-01



René Bigand fit décoller le Mirage III B-01 pour la première fois de Melun-Villaroche, le 20 octobre 1959 (l'avion est vu ici sans les renforts de verrière qui seront montés par la suite)



L'Etendard IV M-01 équipé de bidons de 625 litres à Istres, le 13 novembre 1959



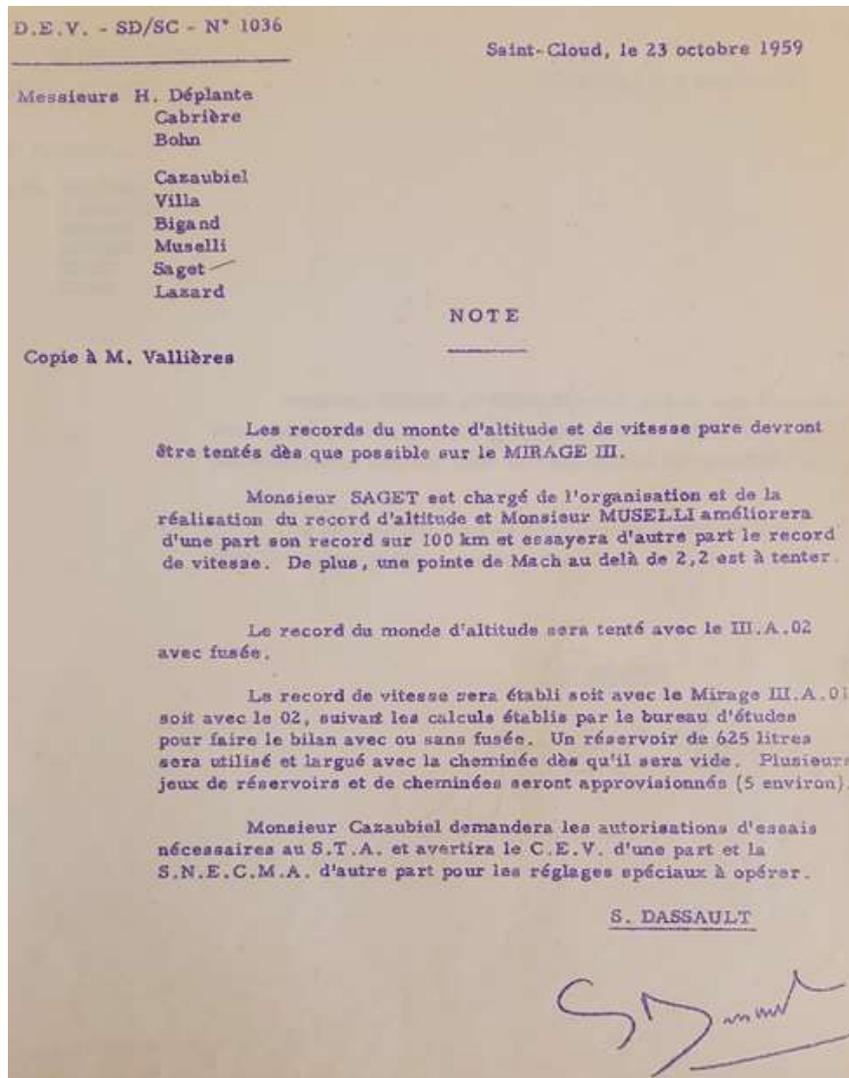
L'Etendard IV M-02 aux mains de JMS à Istres, le 22 décembre 1959 (vol 97 : étude des vitesses minimales en ASSP avec 2 x 625 litres et 2 x JL50M), au retour sur le taxiway



L'Etendard IV M-03 aux mains de JMS avec 2 x 425 litres et 2 x JL50M, atterrissage à Istres le 29 janvier 1960

Les vols fusée

Le Mirage III A-02 est le deuxième prototype. Il est encore équipé de la voilure symétrique. Il est donc très fin en supersonique, très léger aussi, mais il n'emporte que 2200 litres de pétrole lorsque le groupe-fusée est monté et l'allumage de la fusée ne se fait qu'avec 650 litres restants... L'ingénieur d'essais est Jacques Plessy, avec qui je ferai une longue route et qui mérite bien la confiance qu'on lui fait. Au cours d'un zoom sans fusée (1), le 3 février 1960, j'atteins 73 000 ft - Mach 0,9 en cabrant à trente degrés d'assiette à partir de 40 000 ft - Mach 2. Le réacteur s'est éteint en passant Mach 1 en décélération.



Rallumage sans problème. Nous montons ensuite la fusée qui délivre 1500 kg de poussée pendant quatre-vingts secondes. Vol de contrôle le 8 février. Le ciel est couvert par cirrus, mais il ne s'agit que d'un vol en principe paisible. Nous décidons d'en profiter pour essayer le départ de zoom tel que calculé par le bureau d'études : allumage de la fusée à 40 000 ft - Mach 2, ressource à 1,2 g jusqu'à vingt degrés d'assiette, ce qui doit amener l'avion à 60 000 ft. Nous nous arrêtons là pour ce premier essai. Le zoom réel consistera à tirer ensuite la profondeur à fond à cabrer pour obtenir une assiette de quarante-cinq degrés, maintenue constante aussi longtemps que possible. L'altitude maximale doit ainsi atteindre 105 000 ft avec Mach 1 et... 50 kt au badin ! Nous devrions battre ainsi le record mondial d'altitude. Bien sûr, le réacteur s'éteindra quelque part le long de la trajectoire. Je subis au caisson quelques essais pénibles de gonflage maximum de la combinaison pressurisée pour démontrer qu'elle tient, en cas de perte totale de la pressurisation à 10 5000 ft ou d'éclatement de la verrière, et que je suis encore capable de piloter dans ces conditions pour le moins inconfortables.





" La bulle est à l'aviateur ce que les ailes sont à l'avion " :
JMS allongé, Roland Glavany en pleine séance de dénitrogénéation et Paul Boudier.



Mirage III A-02

Les vols haute altitude à Istres sur le Mirage III A-02 puis les zooms : automne 1959 - février 1960. On vise 105 000 ft... et on s'arrête à 81 600 ft, faute d'avoir compris nos ennuis de manche à air avant que Monsieur Dassault ne s'énerve.

Comme c'est agréable, l'habit haute altitude ! Istres, septembre - octobre 1959 (les premiers modèles de casque n'autorisaient aucune latitude de mouvement, alors que ce fut le cas par la suite, au moins latéralement, des casques haute altitude en service opérationnel) ...



JMS en habit haute altitude



JMS s'apprête à partir pour un vol haute altitude à bord du Mirage III A-02 à Istres, en octobre 1959



Premier vol fusée du Mirage III A-02 aux mains de JMS à Istres, le 25 septembre 1959 : accélération de 38 000 ft et Mach 1,4, puis montée à 50 000 ft et Mach 1,9 et enfin zoom à 58 000 ft et Mach 1,8

Un vrai racer pour notre campagne d'essais qui va suivre (le Mirage III A-02 a encore le profil symétrique), mais seulement 2200 litres de pétrole et l'allumage de la fusée n'a lieu à Mach 2 et 40 000 ft qu'avec 650 litres restants...

Bref, ce 8 février, nos ambitions sont limitées. Mise en route en bout de piste - Lâcher des freins avec vingt litres consommés. Je monte en direction de Nice qui est encore en ciel clair. Pleins gaz, demi-tour - PC - Accélération en retour sur Istres. Dans les cirrus, qui deviennent de plus en plus épais dans ma course vers l'Ouest, les fils chauffants de la visière du casque pressurisé donnent des impressions bizarres. Face au soleil, la cabine paraît très sombre. J'atteins Mach 2 - 40 000 ft, le point-clef, avec deux fois 250 kg aux jaugeurs. Allumage de la fusée, et je commence la lente ressource en donnant les paramètres de vol à Jacques Plessy. Je m'applique pour tenir les 1,2 g depuis une trentaine de secondes quand une série de détonations ébranlent l'avion, qui s'agite furieusement en tangage. Des lampes rouges partout, l'avertisseur sonore m'assourdit. Bilan : le réacteur est éteint, ainsi que la fusée, les amortisseurs ont déclenché. Arrondi par l'avant. Je vire vers le terrain, au-dessus des cirrus, sans trop connaître ma position. Quand j'atteins le cap Est, les vibrations ont disparu, je suis à 50 NM d'Istres, au-dessous de 50 000 ft. Viser l'atterrissage à Istres... Mais si le réacteur ne rallume pas, c'est le crash ou l'éjection ; si je veux jouer " safe ", il faut viser Montpellier qui a seulement 1700 mètres de piste et des vignes au bout, mais je suis bien entraîné à l'atterrissage réacteur éteint...

Cependant c'est le sac assuré car il ne restera plus assez de pétrole pour rentrer sur Istres après rallumage et la Strasse sera au courant... Je joue " safe ". La piste de Montpellier apparaît sous les cirrus. Le rallumage se passe bien mais il me reste moins de deux fois 120 kg aux jaugeurs. Je me pose donc. Surprise des pilotes de l'aéro-club local qui voient sortir un Martien du cockpit. Les gendarmes m'aident à quitter cette tenue peu confortable. Les enregistrements montreront que l'avion a plafonné vers 70 000 ft. Bien sûr, certains trouvent à redire à ce que nous avons joué avec une météo pareille, avec des vents d'Est, etc...

A la suite, plusieurs vols ont lieu, avec à chaque fois des vibrations au moment d'amener le manche à fond en arrière. Or je suis décidé à ne tenter le grand zoom que lorsque ce problème sera résolu. Le 20 février, je monte ainsi à 81 600 ft - Mach 1,55. J'ai le doigt sur le cran stop du réacteur car, plein réduit, le régime atteint 8850 t/min et, à 8900 t/min, il faut couper. J'ai le temps de lever les yeux pour constater que le ciel est nettement plus sombre au zénith. L'altimètre de bord dit un peu n'importe quoi. Après quelques secondes, le régime commence à décroître, signe que l'altitude diminue. A l'issue de ce vol, nous avons enfin compris que nos ennuis proviennent d'un retard énorme de l'anémométrie. Au cours de la ressource initiale, les cônes d'entrée d'air se trouvent rentrés vers la position correspondant à Mach 1,75 alors que l'avion vole sans doute aux environs de Mach 2,15 à 60 / 62 000 ft, d'où les vibrations. Cela explique aussi que le Mach en cours de cabré paraissait bien inférieur aux prévisions. Dès lors, la solution est trouvée : il suffit d'amener manuellement les souris à la position Mach 2,15 et de les y laisser.

Patatras ! Monsieur Dassault s'informe : - " Et ces essais de zoom, c'est dangereux " ? - Jean-François Cazaubiel, notre directeur des essais, ne peut que répondre : - " Monsieur, il est évident que cela présente certains risques " - " Bon, alors il n'y a qu'à arrêter. Et puis à l'heure des Spoutnik et de Gagarine, ça ne sert à rien de monter à 105 000 ft en avion ". C'est sans appel, et une grande déception.

En fait, nous avons peut-être évité une situation désagréable. A quelque temps de là, Leblanc, ingénieur et pilote au CEV, coupe le réacteur de son Mirage III à l'issue d'un vol supersonique prolongé et ledit réacteur se bloque. Prise de terrain avec autorotation nulle en vivotant sur l'électro-pompe hydraulique. A 15 000 ft, les jeux s'améliorent, le réacteur recommence à tourner... On s'aperçoit à cette occasion que les jeux des labyrinthes entre rotor et stator étaient un peu faibles sur un réacteur très chaud. J'imagine alors la descente de 105 000 ft sur électro-pompe seule...



Gérard Muselli commente le Mirage III aux visiteurs d'une commission suisse, en présence de JMS à Istres dans l'hiver 1959 - 1960. JMS avait fait décoller le Mirage III A-08 pour la première fois à Melun-Villaroche, le 22 juillet 1959



Du Mirage III A-08, il ne reste aujourd'hui que la cabine qui est heureusement conservée et exposée au Musée Guynemer de 21170 Trouhans aux soins de Monsieur Jean-Marie Bompoy, son actuel président (anciennement Musée de la BA 102 de Dijon)

Le 11 avril 1959, le Mirage III A-02 fut confié à JMS très occupé jusque-là par la campagne d'essais de vrilles du SMB2 et par les essais de l'Etendard Marine. Il franchit Mach 2 pour la première fois ce jour-là, à bord de ce Mirage III.

La GAMD lui offrit à cette occasion l'insigne " Or n° 8 ", insigne qu'il conservait précieusement. Faisant partie du patrimoine familial, celui-ci se trouve aujourd'hui sur un cadre de velours résumant sa carrière (dont le Brevet de Pilote de Chasse n° 34111 obtenu par équivalence des ailes US en février 1952).



Attestation Mach 2 : 11 avril 1959



L'insigne Mach 2 " Or n° 8 "



Insignes et décorations

Médaille de l'Aéronautique

- Insigne de l'Ecole de l'air (1949)
- Brevet français n° 34 111 de février 1952, obtenu par équivalence des Silver Wings américaines
- Insigne de " La Mouette " et de " La Chimère ", escadrilles auxquelles appartient JMS dans l'Armée de l'air, au II/2 Côte d'Or
- Fourragère du II/2 Côte d'Or
- Brevets 2 Mouettes (juillet 1948) et 3 Mouettes (août 1948) de vol à voile obtenus avant d'entrer dans l'Armée de l'air
- Insigne en or n°8 de vol à Mach 2 du 11 avril 1959
- Insigne de l'EPNER (école du PN qui n'avait pas encore d'insigne à l'époque)

Principales médailles, toutes obtenues au titre du Ministère de la Défense :

- Officier de la Légion d'Honneur (1984)
- Commandeur de l'Ordre national du Mérite (2002)
- Médaille de l'Aéronautique du 27 avril 1959





Préparation constructeur pour un vol haute altitude du Mirage III A-02



Au roulage, Jean-Marie Saget aux commandes du Mirage III A-02, sur lequel il fut désigné par le directeur des essais en vol, Monsieur Serge Dassault, dans le cadre des essais à très haute altitude (il était envisagé d'atteindre 105 000 ft à l'époque) ...





Le Mirage III A-01 dont Roland Glavany effectua le premier vol le 12 mai 1958 et atteignit Mach 2 le 24 octobre 1958 (premier avion à atteindre cette vitesse en Europe), servit aussi à de nombreux essais d'emport de charge pendant l'hiver 1959 - 1960 comme ci-après (vol 298), à l'atterrissage avec deux réservoirs de 1300 litres et deux bombes de 400 kg ou deux JL 100 et deux bombes de 400 kg...



... et même à des essais sur piste sommairement aménagée

Premiers vols des Mirage au départ de Melun-Villaroche :

Roland Glavany fit décoller le MD-550 (Mystère Delta) Mirage 1 le 25 juin 1955, le Mirage III 001 (" Balzac ") le 17 novembre 1956, le Mirage III A-01 (" Honoré ") le 12 mai 1958, le Mirage III A-02 le 17 février 1959 et le Mirage III A-03 le 28 mars 1959 (c'est sur le "-03" lors de son 29^{ème} vol que Gérard Muselli a atteint un record du monde sur 100 km au départ de Melun-Villaroche le 18 juin 1959, volant entre Mach 1,9, puis Mach 2 et enfin Mach 1,88 sur 115 km soit 1950 km/h pour une vitesse officielle retenue de 1762 km/h).

JMS fit décoller le Mirage III A-04 (vol jusqu'à Mach = 1,54) le 6 mai 1959, puis le Mirage III A-08 (vol jusqu'à Mach = 1,28) le 22 juillet 1959. Roland Glavany fit décoller également les Mirage III A-05 et -06 les 10 mai et 11 juillet 1959. René Bigand se chargea quant à lui du vol inaugural des Mirage III A-09 et -07 (dans cet ordre) les 19 septembre et 10 novembre 1959. Le premier vol du dernier Mirage III A de présérie, le "-010", fut effectué par Elie Buge le 15 décembre 1959.

Jean Coureau, alors pilote du CEV, fit une démonstration très remarquée aux commandes du Mirage III A-05, lors du Salon du Bourget de 1959, en enchaînant en particulier une série de tonneaux rapides parfaitement maîtrisée. Il rejoindra la GAMM le 1^{er} avril 1960...



JMS à l'atterrissage aux commandes du Mirage III A-06 à Istres le 27 janvier 1960 à l'issue d'un vol d'essai à 53 000 ft après une accélération à Mach 1,8.



Mirage III A-07 au roulage



Mirage III A-07 au-dessus des calanques de Marseille



Passages à la tour sous différents angles à Istres du Mirage III A-07



JMS aux commandes du Mirage III A-08 pour son premier vol à Melun-Villaroche, le 22 juillet 1959



JMS présente l'Etendard IV M-02 à Monsieur Pierre Messmer, Ministre des Armées en présence de l'Amiral Henri Nomy, et de Monsieur Guillaume Le Bigot (de dos), délégué ministériel de la Marine à Lann-Bihoué le 22 avril 1960





Le Mirage III A-010, aux mains d'un pilote du CEAM au-dessus des Pyrénées, en 1960



Monsieur Henri Suisse, pilote d'essai de la GAMM, associé aux essais, quitte l'habitacle de l'Etendard Marine



Comparaison des nez de l'Etendard IV M-01 aux mains de JMS, pas encore équipé de la quille de série, en comparaison de celui de l'Etendard IV M-03 des pages 73, 74 et 75 (l'Etendard IV M-01 est vu ici dans la baie de La Ciotat le 11 mars 1959, en patrouille avec un Zéphyr aux mains de l'EV Ruytinx). Le photographe qui a subi un combat, ne se sentait pas très bien...



L'inscription temporaire est différente sur le côté droit de l'Etendard IV M-01 et les bouts de plan du -01 ne sont pas repliables au contraire de ceux des Etendard suivants



Etendard IV M-01



Au retour du vol, à la signature des Formes, sur l'aile de l'avion



L'Etendard IV M-04 dévoile en détail ses hypersustentateurs à Melun-Villaroche au printemps 1959



L'équipe de l'Etendard IVM. 03 à Istres, le 22 janvier 1960 : le réacteur " Avon " nous propulse à Mach 1,08 en palier (on reconnaît JMS et l'ingénieur d'essais Bernard Sigaud)



JMS aux commandes de l'Etendard IV M-03 aux environs de 120 kt, en patrouille avec un bimoteur Miles Gemini : accompagnement photo pour la revue Flight au départ de Thurleigh (Bedford), le 7 avril 1960



JMS devant l'Étendard IV M-03 à Istres en février 1960



JMS " moustachu " devant l'Étendard IV M-03, à Bedford en avril 1960

Note de fin

- (1) " Zoom climb ". Manœuvre faisant appel à une technique de pilotage particulière, qui donne à un avion une vitesse ascensionnelle plus importante que la vitesse ascensionnelle maximale théorique prévue par son constructeur.

L'Etendard IV M sur le Porte-Avions



Essais d'arrêt dans les brins à Thurleigh, le 25 mars 1960



L'Etendard IV M-03 à Thurleigh en avril 1960 (premiers catapultages sans soufflage)

Le 1^{er} avril 1960, l'Etendard IV M-03 en configuration deux bidons de 625 litres et deux JL100M, avale un corbeau dans l'entrée d'air gauche qui provoque une extinction du réacteur ; JMS qui trouve que l'eau du lac survolé est vraiment trop froide, au lieu de l'éjection qui lui est proposée à la radio, opte plutôt pour un atterrissage réacteur éteint...

Début juin 1960, la Marine offre au trio Murgue - Galland - Saget un rafraîchissement sur porte-avions à l'occasion de la campagne de vieillissement accéléré du Fouga CM 175 " Zéphyr " (Le Fouga version Marine). Nous embarquons donc sur l'Arromanches qui a désormais un pont oblique à cinq degrés, au large du Levant. En trois jours, j'effectue vingt-huit appontages. L'avion est facile, la mer est belle et à la fin, l'officier d'appontage me coupe même le miroir ; l'approche n'en est guère perturbée. J'arrive à tourner en 2 min 30 entre deux catapultages, en virant dès le bout de pont pour passer vent arrière. C'est une grande satisfaction de voir un gros bateau comme l'Arromanches tourner à son seul profit !

Juillet 1960 : campagne à Bedford avec l'Etendard IV M-03 à réacteur Avon et voilure soufflée. Après les préliminaires, nous approchons de la vitesse minimale de catapultage. L'officier de catapulte est le Lieutenant Commander Lawson. Il est renseigné sur la vitesse du vent par un vieil ingénieur du RAE, Mister Cole, qui doit lever le pouce quand le vent est correct pour assurer le lancer. La catapulte est sous tension, le réacteur au réduit. Cole baisse le pouce. On attend. Trente secondes après, Mister Cole fait le signe OK. Lawson commande la mise de gaz. Au moment du lancer, Mister Cole baisse le pouce. Réduction. Le jeu dure comme cela cinq bonnes minutes. A la fin, excédé, Lawson tourne le dos et m'envoie en l'air au moment où Mister Cole, toujours hésitant, rebaisse le pouce... Le vent debout est passé travers droit - je m'offre un enfoncement - et je touche de l'aile gauche. Brave Mister Cole !

Une autre fois, l'avion est sur la catapulte, réacteur tournant, toute l'équipe parée. Soudain, tous les Anglais disparaissent. On attend. Les Anglais reviennent très naturellement dix minutes plus tard... C'était le tea-time. Cela n'empêche pas de gagner la guerre, n'est-ce pas ?

Septembre 1960. Cette fois, c'est la première campagne de l'Étendard sur le Clémenceau. Le Lieutenant de Vaisseau Murgue fait le premier appontage très réussi. C'est à mon tour de jouer le 20 septembre, au large de Groix. L'ambiance sur le PA est très prenante. Murgue, Galland et moi appontons dans des conditions très satisfaisantes, c'est à dire sans rien casser. L'avion a passé l'épreuve sans problème. La Maison vient de montrer qu'elle savait aussi faire des avions marins, ce que d'aucuns mettaient en doute...



Sur le pont d'être projeté dans le ciel méditerranéen par la catapulte de la plate-forme du porte-avions Clémenceau, l'Étendard IV ressemble à un brochet à l'arrêt.

Étendard IV

PREMIERS ESSAIS
A BORD DU CLEMENCEAU



La seconde impressionnante de l'appontage. La crocette de l'Étendard va accrocher le brin de freinage.

UN nouveau porte-avions et un nouvel avion, cela se marie. Surtout quand le porte-avions est le « Clémenceau », la plus récente unité de la Marine française, et quand l'avion, l'Étendard IV, est conçu pour pouvoir transporter une bombe A.

Leurs « noces » ont duré huit jours et requis cinquante-quatre vols destinés à vérifier les calculs de la Générale Aéronautique Marcel Dassault aussi bien que l'équipement dernier cri du « Clémenceau ». Huit jours de mathématiques sur la passerelle et de coups de poings à l'estomac dans le cockpit effilé de l'Étendard IV. Par faveur spéciale, « Science et Vie » assistait à cette « lune de miel » de l'air et de l'eau. Nous avons déjà présenté le « Clémenceau » ; nous ne reviendrons pas ici sur la valeur tactique de ce système d'armes, nous souhaitons seulement présenter un épisode de cette période d'essais.

— Prochain mouvement 11 h. 45. Catapultage Étendard I.

D'un bout à l'autre du navire, les haut-parleurs aboient l'ordre lancé de la passerelle. Un brouhaha effervescent monte dans les

ÉTENDARD IV

coursives, les salles d'alerte, les hangars grands comme une nef d'église, et sur le pont. Sur le parking arrière, l'Étendard IV-M 06 pointe son nez agressif vers le ciel. Maigre et musclé à la fois, comme un brochet, il reçoit les soins du patron d'appareil, dont le vent secoue la combinaison brune. A cet instant, au Bureau technique Aviation, un pilote en tenue de vol signe au bas de la « forme II », fiche de contrôle de l'état de l'appareil par les techniciens ; on peut déchiffrer son nom : Saget. C'est l'un des quatre hommes chargés de la délicate mission qui consistera à adapter l'Étendard IV au « Clémenceau ». Un pilote d'essai de chez Dassault.

Qu'est-ce que le Centre d'Essais en Vol ? C'est un organisme d'État, qui fait partie de la Direction Technique Industrielle, et dont le rôle est d'essayer en vol tout le matériel aéronautique construit par les usines nationales ou privées. Ce n'est pas un organisme militaire ; aussi le lieutenant de vaisseau Hurel en assure la liaison avec le commandement de bord, depuis cette passerelle qu'il ne quitte guère que pour manger et dormir.

Cette passerelle, c'est la tête où se fondent les deux cerveaux du porte-avions, celui de l'aviation et celui de la navigation. C'est de là qu'on règle l'appontage, qu'on adapte la force du catapultage à celle du vent, qu'on donne ses directions à l'avion, qu'on règle son altitude... La navigation dépend du

SUITE PAGE 76



Jean-Marie Saget (31 ans) fut engagé comme pilote d'essais de la Générale Aéronautique Marcel Dassault après avoir gagné la course Paris-Cannes sur Ouragan.

ÉTENDARD IV (fin)

Cdt Lorain, l'aviation, du Cdt Ménétrier. En dernier ressort, le seul maître à bord est le Cdt Lorain.

Tandis que dehors le vent salé se fait couper par les ailes en couteau de l'Étendard IV, ils calculent tranquillement sa vitesse pour évaluer la force d'envoi qu'ils devront imprimer à la catapulte, et compenser la brièveté de la piste.

« 30 nœuds pour le vent. »

L'avion doit décoller à 135 nœuds; la catapulte devra donc fournir 105 nœuds. « Catapulte, réglage 8 tonnes et 105 nœuds », ordonne Ménétrier par phonie. A ses pieds, deux hommes déterminent puissance et vitesse à l'aide de volants. Face à l'appareil, où l'on reconnaît à peine Saget derrière son cockpit, un homme en combinaison jaune répète un geste, les bras largement écartés; c'est le directeur de pont qui donne l'ordre de mettre le réacteur en route. Dans un hurlement déchirant, l'avion roule doucement jusqu'à ce rail en profondeur qu'est la catapulte.

Un œil vert s'illumine sur la passerelle. C'est le signal. Deux hommes de pont accrochent l'élingue au croc de catapultage de l'avion et au sabot de la catapulte. Passent quelques moments d'intolérable tension pour le profane : Saget accomplit sa série coutumière et obligatoire d'actions vitales : il sort les volets et le bec hypersustentateur (volet avant), vérifie le trim de profondeur qui permettra à l'Étendard de se cabrer après le décollage, et enfin étend la roulette avant qui donne à l'avion son assiette cabrée d'envol.

Catapultage : un coup de poing

Gros oiseau d'allure domestique et lente, l'hélicoptère de sécurité se range à bâbord. Un nageur en tenue y a pris place pour secourir le pilote en cas de chute dans la mer.

Alors, un homme de pont lève le pavillon vert. Cela signifie : « Allez-y ! ». Il ne reste plus que la puissance du moteur. « Affichez ! » Et Saget affiche le régime maximum du réacteur. Sur le pont, on se bouche les oreilles. Saget fait un salut militaire qui ressemble à un adieu, et, l'homme de pont ayant abaissé le pavillon vert, il plaque la tête en arrière.

Trois secondes passent. Saget a contracté ses muscles et gonflé ses poumons. Un coup de poing à l'estomac, un formidable plaquage sur le siège — et pour nous, lors d'un lancement sur Alizé, une courte et intense panique... L'avion est parti. Un jet de vapeur suit la course du sabot. L'élingue vole à la mer. L'Étendard IV vire à bâbord dans un ciel pur où sa turbine laisse un paraphe de feu.

On soupire de soulagement.

Pour consommer son pétrole, Saget fait voler

son appareil vingt minutes. Il n'est plus suivi que par les radars.

A la passerelle, Ménétrier demande :

— Faut-il apponter à 30 nœuds ?

— Il peut apponter s'il n'a plus que 800 l.

La passerelle reprend sa liaison radio avec Saget :

— Clemenceau, cap vers moi 130, 25 nautiques. Rappelez en vue.

— Clemenceau d'Étendard en vue, répète une voix nasillarde.

— Clemenceau, la route d'appontage 225. Réglage altimétrique 1 011 millibars.

Vous avez le Charlie.

L'appontage tient à un « fil »

Saget revient. Il exécute cette fois ses « actions vitales » d'appontage : train, volets, compensateur, aérofrein, crosse. Il annonce sa consommation de pétrole, et réduit sa vitesse en approche finale à 130 nœuds. Il vire pour rejoindre la trajectoire finale dont l'inclinaison à 3° est indiquée par le miroir d'appontage. La direction est fournie par la ligne centrale peinte sur le pont. L'incidence-mètre de son tableau de bord et ses trois lampes, ambre, vert et rouge lui permettent de varier son régime pour atteindre la vitesse nécessaire.

En même temps, il se guide sur le miroir dans lequel une tache lumineuse, la « meat ball » — boulette de viande — composée par trois projecteurs orange doit se trouver dans l'alignement d'une rangée de lampes vertes. Cet épervier se pose à la façon d'une... alouette ! C'est un exercice d'appréciation visuelle qui l'amène inmanquablement à l'un des 4 câbles-freins de la piste d'appontage. Le brin s'allonge sur 50 m, et vibre comme une gigantesque corde de violon. L'Étendard IV a stoppé.

S'il avait manqué sa manœuvre, Saget aurait affiché à un nouveau le régime moteur et redécollé. Il aurait opéré un « bolter ». Une fusée rouge aurait éclaté. Et si sa présentation avait été mauvaise, l'officier d'appontage lui aurait fait exécuter un « wave-off », en allumant les feux rouges du miroir d'appontage, c'est-à-dire un survol du porte-avions. Mais avec Saget, ces erreurs sont bien improbables.

Des ordres retentissent dans les phonies.

— L'Étendard sera mis sur ascenseur avant et descendu au hangar.

— Prochain mouvement : appontage de 4 Alizés entre 14 h et 14 h 30.

Après avoir fait donner les trois ordres, Lorain se tourne vers Ménétrier et Hurel :

— Mes enfants, c'était mon dernier !

C'est sûr : Étendard et « Clemenceau » feront bon ménage.

Ed. LANNES

76

Le 23 septembre 1960, j'ai droit au dernier catapultage avant de rejoindre Villaroche. Un peu de voltige au voisinage du bateau puis un dernier passage en supersonique plus bas que le pont, sur bâbord. Les matelots jettent leur bachi en l'air en signe de joie, mais le Pacha, très inquiet, craint que l'onde de choc ne casse les vitres sur la passerelle !



Sur le pont du Clémenceau, l'Étendard IV M-02 avec de gauche à droite : LV Murgue (CEPA), P. Galland (CEV), LV Belin (l'officier d'appontage), LV Jesberger et JMS, le 20 septembre 1960.



Le même jour, avec l'équipe d'essais à bord du Clémenceau

7 septembre 1960. Vol haute altitude sur le Mirage III B-01 avec Dany Shapira, notre collègue et ami israélien, à Villaroche. A 55 000 ft - Mach 1,3, le réacteur s'éteint sans bruit. La couche de nuages est de 8/8, sauf un petit trou dans lequel apparaît justement le bout de piste. Heureusement, le réacteur rallume sans difficulté.



Histoire d'un catapultage et d'un appontage : première campagne de l'Etendard IV M-02 en Bretagne Sud sur le Porte-avions Clémenceau du 17 au 23 septembre 1960



Histoire d'un catapultage et d'un appontage : première campagne de l'Etendard IV M-02 en Bretagne Sud sur le Porte-avions Clémenceau du 17 au 23 septembre 1960



Manœuvre de pont à l'issue de ces premiers essais d'appontage

Le 22 septembre, René Bigand emporte le record mondial de vitesse sur 1 000 km à bord du Mirage IV-01 avec 1820 km/h en tournant deux fois autour de Paris, sous le contrôle des radars du CEV.

Novembre 1960 : nouvelle campagne de l'Etendard IV M-02 à Bedford, avec de nouveaux crocs d'arrêt. Le Lieutenant de Vaisseau Jacques Jesberger, qui a remplacé Pierre Galland comme pilote de marque CEV, et moi-même nous partageons les essais. Au cours d'un arrêt dans les brins roulette haute, le train avant est endommagé. Plutôt que de réparer sur place, nous optons pour la solution plus rapide de convoyer train avant sorti, à 30 000 ft - 200 kt. Le vol a lieu entièrement dans les cirrus. L'alternateur, mal ventilé dans ces conditions de vol inhabituelles, rend l'âme au-dessus de Londres. Plus de radiocompas, ni de TACAN. Une vague estime me ramène en Gaule. J'appelle Brétigny Approche, qui me relève avec difficulté, car la puissance du VHF est trop faible. Je finis par descendre sous les cirrus et la géographie des lieux survolés me fait comprendre que le gyrosyn a dérivé lentement mais sûrement de soixante degrés. De longues minutes après, je finis par arriver à Melun avec peu de pétrole. Sortie des roues principales, puis des volets ; sans doute ceux-ci ont-ils givré, car seuls les compensateurs de profondeur sortent : manche au tableau, l'avion continue à cabrer. Instant déplaisant. Rentrée des compensateurs, qui heureusement veulent bien s'effacer, et atterrissage. Je suis content de toucher terre avec un avion qui se dégradait passablement.

Deuxième campagne sur le Clémenceau, en Méditerranée, début décembre, sur l'Etendard IV M-06, avion représentatif de la série. La mer est calme et tout se passe très bien. Le 13, show sur le Clémenceau qui accueille je ne sais quel illustre visiteur. Au départ d'Istres, J'ai rendez-vous au large du Cap Sicié. La mer est calme et grise, les nuages de la même couleur, le plafond et la visibilité sont médiocres. Sur le trajet, je m'offre un bon vertige - ça commence mal -. Arrivé sur le PA, je place quand même mon show complet, en passant aux instruments dès que je tourne le dos au bateau. C'est de la voltige en PSV.



Campagne d'appontages sur le Clémenceau de l'Etendard IV M-06 en Méditerranée, décembre 1960



L'Etendard IV M-06 apponte, en décembre 1960

DIRECTION DES ESSAIS EN VOL
 JFC/JL - N° 2 010
 Villaroche, le 9 Février 1961

Dest. : M. SAINT ✓
 Copie : MM. VALLIERES
 S. DASSAULT
 DEPLANTE
 CARRIERE
 RIGAUD
 SIGAUD

Messieurs DESPONS et JESSEMER m'ont prié de vous remercier pour l'aide efficace que vous avez apportée à M. JESSEMER lors de son atterrissage avec une jambe de train rentrée sur le MARINE 05.

Il est estimé que c'est en grande partie à vous que l'on doit la réussite de cette opération délicate.

J.-P. CAZUBEL



Les vols d'essais étaient risqués, en ces temps-là...



Rare catapultage à l'ancre de l'Etendard IV M-02 équipé de deux 625 litres et deux JL50M, en rade de Marseille (peut-être un jour de Mistral, étant donné la tension de la chaîne) ...



JMS sur l'échelle de l'Etendard IV P-07 (en fait le premier Etendard IV P) et en arrière-plan un Etendard IV M (probablement le -02) à Istres, pendant l'hiver 60-61.

Mirage III Avon et Etendard IV M



Le Mirage III O.1 "City of Hobart" à réacteur Rolls-Royce "Avon" à Melun-Villaroche, début 1961

Une nouveauté introduite par le Lockheed Martin F-22 Raptor, à l'époque de ses essais dans le domaine des avions de combat, fut la croisière supersonique réacteur sec, qu'on appela alors "super-croisière". Or, la GAMM fit voler trente-cinq ans auparavant un Mirage déjà bien capable de ce type de performance :

Début 1961, on me confia la mise au point du Mirage III O.1 à réacteur "Avon" Mk 67 qui est proposé à la Royal Australian Air Force (RAAF) pour succéder au Sabre. Premier vol le 13 février. L'excellent comportement de l'avion fut mis en valeur très rapidement, réunissant les qualités de vol bien connues du Mirage et de brillantes performances. Qu'on en juge ! Accélération de Mach 1 à Mach 2 en 2 min 25 ; croisière supersonique réacteur en PG sec : Mach 1,34 à 34 000 ft, Mach 1,25 avec deux Sidewinder, montée réacteur sec à 40 000 ft en 4 min 40 depuis le lâcher des freins... Avec un seul Avon, nous faisons mieux que l'English Electric P.1 Lightning avec deux... Mais les Australiens ont connu des difficultés avec Rolls sur les programmes précédents (F-86) et dans un désir de standardisation et les possibilités de développement du réacteur 9C en 9K (Kangourou) - dont bénéficiera plus tard le Mirage F1 - ils préférèrent adopter le réacteur Atar du Mirage III E pour la série des Mirage III O.



A Istres en 1961, JMS avec le Wing Commander Jim Rowland qui deviendra chef d'Etat-Major de la RAAF, devant le Mirage III O.1 "Avon" nommé "City of Hobart" en l'honneur du Premier Ministre originaire de Tasmanie



Jean Coureau fit décoller le Mirage III E-01 à Melun-Villaroche, le 5 avril 1961



Jean Coureau fit décoller le Mirage III R-01 à Melun-Villaroche, le 31 octobre 1961 et René Bigand effectua le premier vol du Mirage III R-02 le 5 décembre 1961

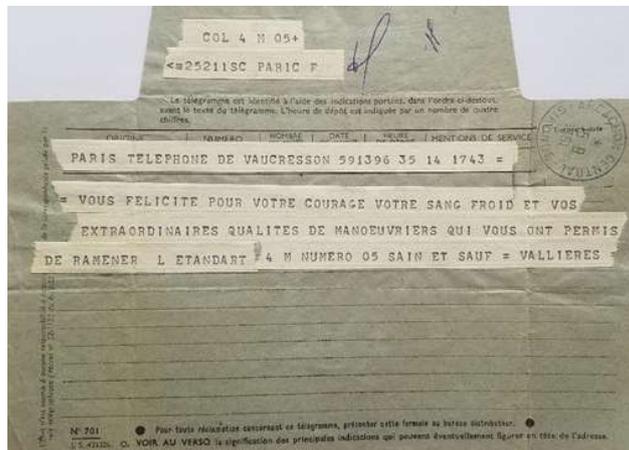


A l'issue des essais du Mirage III O " Avon ", celui-ci sera remis au standard " Atar " et deviendra le Mirage III E-03... On reconnaît JMS au centre.

Le 12 septembre 1961, je décolle de Cazaux avec l'Etendard IV M-05 pour un vol d'extension de domaine avec un engin AS 30 sous l'aile droite, un AS-20 à gauche. Au cours du piqué transsonique se produit une brusque embardée. Je rétablis le palier : le nez de l'AS 30 ouvre de quarante-cinq degrés à droite ; pleins gaz, l'avion ne dépasse pas 250 kt à 15000 ft et je dois utiliser toute la direction pour voler droit. J'essaie de larguer l'engin : seul l'AS-20 part, ce qui n'arrange pas la situation. Je décide de tenter l'atterrissage si je peux tenir l'avion jusqu'à 160 kt. Effectivement, volets sortis, j'y parviens, ce qui constitue une bonne surprise ; mais le train droit ne peut être verrouillé. René Farsy, qui se trouve en l'air avec un Mystère IV, vient voir de près et confirme le problème : le train droit est bloqué vers quarante-cinq degrés par l'engin. Le pétrole baisse. Il faut y aller. Je me présente en piste 24. Dès l'impact, je largue la verrière ; l'avion embarque à droite et sort de la piste, soulevant un gros nuage de sable, et là, le miracle se produit : la pointe de l'AS-30 se fiche dans le sol, soulève l'aile en écornant un peu le volet, ce qui laisse tout juste le temps au train de se verrouiller sorti ; je me retrouve sur trois roues à la jonction du taxiway, à l'endroit où la piste s'élargit. L'avion roule à nouveau sur le bitume, un peu abîmé certes, mais moins que si l'AS-30 avait explosé... Jacques Lemaçon, directeur de notre base d'essais, avec sa présence d'esprit coutumière, a fait sortir Viron, le photographe, muni de sa caméra en lui disant : " Viens ! Tu vas faire le film de ta vie " ! Ce qui nous vaut un court métrage intéressant.



A Cazaux, le 12 septembre 1961 : un AS-30 se fiche enfin en terre et provoque le verrouillage du train droit, ce qui permet le retour sur la piste... l'Etendard IV M-05 après l'accident, un peu abîmé, mais pas trop (le premier cliché issu d'une bande filmée est inversé ; bande filmée annexe 11, page 240)





Quand Hervé Leprince-Ringuet, un brin facétieux, vint saluer sa famille de manière très audible au retour d'une mission d'essais sur un des Mirage IV A de présérie, en branchant les PC au-dessus de Melun, la presse locale s'en fit aussitôt l'écho...



Mirage III R-02

Clin d'œil de l'histoire : JMS effectua un vol de réception du Mirage III R-02 à Melun-Villaroche, le 14 décembre 1961, qui en était au tout début de sa mise au point. Notre fils Claude volera sur ce même appareil devenu avion de servitude à de nombreuses occasions, trente ans plus tard au CEV, à Brétigny-sur-Orge...

Remise du premier Etendard de série (en fait l'Etendard IV M2) à la Marine à Bordeaux-Mérignac, le 18 janvier 1962 (de gauche à droite : Daniel Rastel, J. Andreau et JMS)



Hervé Leprince-Ringuet, aux commandes de l'Etendard IV M-06, pris depuis un Noratlas à Melun-Villaroche, au printemps 1962



Hervé Leprince-Ringuet, aux commandes de l'Etendard IV M-06, pris depuis un Noratlas à Melun-Villaroche, au printemps 1962



Hervé Leprince-Ringuet participa aux essais de navalisation de l'Etendard Marine, ici à Bedford en juin 1962

time. The French Test Pilot Jean-Marie Saget joined us in the Mess for lunch before we were due to fly and when I was asked if I would like a drink before lunch I referred the invitation to him, asking if he would like to join me. He answered very firmly saying that he never drank when he was due to fly. I felt suitably chastised and refused the offer. To my amazement however, when we sat down to eat, Saget grabbed a bottle of white and had a couple of helpings followed up by an attack on the red later in the meal. I was prompted to ask him if he had changed his mind about flying since he was drinking, to which he replied, 'But my Colonel, I am not drinking, this is wine'. I did not argue with him, I joined him.

Commentaire d'un pilote australien venu voler en France sur Mirage III, à propos des habitudes de l'époque, évidemment bien différentes de celles d'aujourd'hui...

Juin 1962 : la Marine nous demande d'étudier discrètement la possibilité d'emporter La bombe du Mirage IV sous l'aile de l'Etendard IV M... 1600 kg de dissymétrie au moment de la manœuvre de largage en LABS (low altitude bombing system), qui se termine plein manche à gauche. On s'en doute, l'atterrissage demande aussi quelques précautions.

12 septembre 1962. Début du programme de vrilles sur l'Etendard IV M-05. La soufflerie de Lille a trouvé un mode de vrille plate donnant une accélération vers l'avant modulée entre 5,5 et 8 g au niveau du pilote. L'adjonction d'une quille sous le nez a normalement écarté ce problème mais par précaution, on m'a fait subir un essai équivalent à la centrifugeuse de Brétigny. J'ai pu ainsi démontrer que le pilote peut rester actif moyennant l'adjonction d'une carapace de plastique moulé sur la poitrine et de bandages très serrés sur les bras et les jambes, le casque étant retenu par des sangles à la tête du siège. Ainsi harnaché, je ne rencontrerai jamais la vrille plate, mais la précaution est logique, eu égard à notre compréhension encore limitée des vrilles à ce moment. En revanche, dès le deuxième vol, j'ai droit à une petite surprise. Je pars à 36 000 ft pour un essai en principe assez court, commandes croisées pendant à peine un tour. Après deux tours de vrille normale, l'avion passe en vrille dos. C'est la toute première de ma carrière, mais heureusement, j'ai bien réfléchi sur ce sujet. Comme dit dans le rapport de Lille, je laisse les commandes au neutre ; puis, la situation n'évoluant pas, je braque un peu un aileron "pour" puis de plus en plus. La vrille finit par s'arrêter après un temps qui me paraît long. Je ramène tout à zéro, mais aussitôt l'avion repart en vrille... L'affaire devient sérieuse. Plein gauchissement, ça tourne toujours. Coup d'œil au badin : je le vois remonter rapidement, je recentre pensant que ce n'est plus de la vrille ; cette fois, c'est fini. Les Alpilles commençaient à se rapprocher au-dessus de moi, fin de ressource à 14 000 ft.

Nous venons de trouver un auto-tonneau que n'avait pas détecté la soufflerie, mais nous ne le comprendrons que beaucoup plus tard.

Après les vols classiques d'ouverture de domaine, nous allons à Bedford essayer le comportement au catapultage. Or, à cette période, il règne à peu près en permanence un vent arrière de 15 kt sur la catapulte qu'on ne peut pas, et pour cause, orienter aussi aisément qu'un porte-avions. Le Lieutenant de Vaisseau Goupil et moi-même avons droit à des accélérations de 5,5 à 6 g quand nous atteignons la masse maximale. Mais à part un net rétrécissement du champ oculaire, cela se passe très bien.

Enfin, le couronnement : Goupil est catapulté du Clémenceau avec " La bombe " lors d'une inspection du Grand Charles, sous l'œil médusé des représentants de l'Armée de l'air, qui n'étaient pas au courant et en voudront un peu à la Maison d'avoir gardé le secret.



JMS aux commandes de l'Etendard IV M-02 à Thurleigh, le 21 septembre 1962 pour des essais de catapultage avec deux réservoirs de 1300 litres (les 1100 litres bien connus n'existent pas encore, ils seront développés pour les Marins)



Ici, JMS aux commandes de l'Etendard IV M-02 au catapultage à Thurleigh, le 27 septembre 1962 avec un 1300 litres et un " conteneur " de Mirage IV à 11,5 tonnes avec un centrage de 24,7%... avec une composante de vent arrière sur la catapulte (→ une bonne accélération longitudinale de 5,5 g +)



L'Etendard IV M-05 des vrilles avec ses couleurs distinctives (aile jaune et aile blanche)



L'Etendard IV M-05 lors des essais de vrille, pris au cinéthéodolite à Istres

JMS est ici aux commandes de l'Etendard IV M-05 au cours d'une campagne de cent essais de vrilles du 12 septembre 1962 au 18 mars 1963. A l'essai n° 5 à Istres, le 12 septembre 1962, il découvre sa première vrille dos avec changement de sens... avec ressource à 14 000 ft (vrille débutée à 37 000 ft et 230 kt sur virage déclenché) : la vrille dos n'était pas du tout connue à l'époque, comme elle peut l'être aujourd'hui...

Dest. : M. SAGET
DIPPER
Mme GIOVANNOLI

Ccde : M. LADREX
LYTRES
DEPLANTE
CARRIERS
VILLA

Monsieur l'Ingénieur en Chef LADREX m'a prié de vous transmettre ses félicitations pour l'étude faite sur la vrille de l'ETENDARD et sur le rapport d'essais que vous avez rédigé.

J.F. GAZARDIER

Lettre de félicitations du Centre d'Essais en Vol du 5 décembre 1963

PARIS, le 12 Mars 1964

MINISTRE DES ARMÉES
" MARINE "

SERVICE CENTRAL DE
L'AÉRONAUTIQUE NAVALE

N° 3 9 1 R.SC.AERO/O

Le Ministre des Armées

à

Monsieur le Directeur Général
de la Société Générale Aéronautique Marcel DASSAULT

O B J E T : ETENDARD IV M : essais de vrille.

Je vous accuse réception des trois copies du film d'instruction sur les vrilles de l'ETENDARD IV-M que vos services ont réalisées à l'intention des pilotes de l'Aéronautique Navale.

J'ai vivement apprécié la qualité technique et pédagogique de ce travail qui fait suite à la diffusion de l'important rapport d'essais rédigé par votre Direction des Essais en Vol.

En cette occasion, la compétence et le sang-froid de Monsieur J.M. SAGET doivent être spécialement soulignés. Je vous demande de bien vouloir lui transmettre mes vifs remerciements.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur, l'assurance de ma parfaite considération.

P. Le Ministre des Armées
et par délégation
Le Contre-Amiral FERMAN
Chef du Service Central de l'Aéronautique Navale

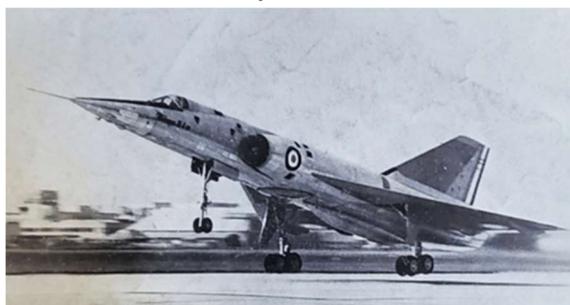
DISTRIBUÉ : GMD ET CLOUD

C O P I E S : GMD VILLAROCHÉ - GMD MURICIAU - SC.AERO/EN (3) - TEL/SA - SC.AERO/SEC (3) - INT/SEC - ASCH. Gles -

Lettre de félicitations de la Marine après la réussite des essais de vrilles de l'Etendard IV M-05

17 octobre 1962. Au cours d'un vol de réception sur le Mirage III C89, Elie Buge accélère à 650 kt - Mach 1,05 à 5000 ft. Soudain, le réacteur se bloque. Dans la brume, Elie cabre, pense à s'éjecter, mais à cet instant il aperçoit le terrain de Cazaux tout proche sur sa droite, et décide de tenter l'atterrissage. Replongeant dans la couche de brume, il perd le terrain de vue et annonce à nouveau son intention de sauter. Il reprend le contact visuel et décide de poursuivre, malgré toutes les lampes rouges qui illuminent le cockpit. Il conserve une possibilité de pilotage à condition de ne pas trop agiter les commandes. Il sort le train en finale grâce à la pression de l'accumulateur hydraulique et passe les balises tout juste au bon badin. A l'impact, le train avant s'efface, car il n'était pas verrouillé, sans grand dommage pour l'avion. Bravo Elie ! C'est un récidiviste : déjà le 11 septembre, il avait posé un SMB2 sur la piste de Saintes alors en construction et pas tout à fait sèche, après la défaillance de son réacteur. Décidément abonné aux mésaventures, il éprouve sur un autre Mirage III une forte limitation du débattement de la commande de profondeur vers le cabré. Il arrondit en jouant à la manette des gaz. La réception des avions neufs n'est pas de tout repos !

Après avoir pris en mains le Mirage IV A-03 avec Jean Cuny comme expérimentateur d'essais le 13 novembre 1962, JMS effectue le premier vol du Mirage IV A-04 équipé lui des premiers réacteurs " Atar 9K " au départ de Melun-Villaroche, le 24 janvier 1963.



Le très beau Mirage IV...



Première extinction de nuit...

Le 31 octobre 1962, je procède à un essai de ravitaillement en vol de nuit au départ d'Istres à bord de l'Etendard IV P101 derrière le IV P-07 piloté par Henri Suisse. Nous sommes stables à 38 000 ft. Le panier est très discrètement éclairé par des pavés de tritium. Contact facile, mais aussitôt le réacteur s'éteint. La nuit est très noire et je ne sais pas où je suis. Descente vers 25 000 ft pour rallumer. Le réacteur enroule normalement à la première tentative mais s'éteint dès que je relâche le poussoir de rallumage... Au sol il y a 20 à 30 kt de vent et je ne m'imagine guère atterrissant de nuit réacteur éteint. Deuxième tentative en ayant à tout hasard sélectionné la régulation de secours. Les lampes baissent notablement d'intensité, mais ça marche. Ouf ! Nous venons de faire connaissance avec les réacteurs de série, qui nous donneront du souci pendant un temps.



Essai constructeur de ravitaillement en vol de l'Etendard IV M10 avec quatre bombes de 250 kg aux mains de JMS par Henri Suisse sur l'Etendard IV P-07 à Istres, le 30 janvier 1963



Jacques Jesberger fit décoller le Super Etendard 01 pour son premier vol à Istres, le 28 octobre 1974. Ce Super Etendard prototype (ex-Etendard IV M28) effectua cinquante appontages avant d'être déclassé.



JMS aux commandes du Super Etendard 01 en essai de vrilles avec charges à l'automne 1980 ; la traînée de l'avion d'accompagnement est visible.



JMS totalisa 29 h 20 de vol d'essais sur Etendard VI, 724 h 45 sur les Etendard IV Air, Etendard IV M et Etendard IV P et, plus tard, 66 h 50 sur Super Etendard

Le Balzac V.001

Octobre 1962 voit encore le premier vol du Balzac V. 001 à décollage vertical, piloté par René Bigand. Spectacle assez étonnant que ce Mirage immobile dans l'atmosphère ! La préparation des vols dans ce domaine inhabituel a posé quelques problèmes.



Le Balzac V. 001 entravé aux mains de René Bigand à Melun-Villaroche, début octobre 1962



Le Balzac V. 001 sur la plateforme de Melun-Villaroche, octobre 1962



Comparatif des formes générales du démonstrateur Balzac V. 001 avec le train encore fixe, à celles d'un Mirage III A

René Bigand, en charge du programme Balzac V. 001 à Melun-Villaroche, au mois d'octobre 1962. Pris ensuite par le début des essais du Mystère 20. 01 que Monsieur Dassault lui avait confié (Mystère 20. 01 qu'il " prêta " d'ailleurs à JMS dès le Salon du Bourget 63), il partagea les essais du Balzac avec JMS à partir du 1^{er} juillet 1963...





JMS s'installe aux commandes du Balzac V. 001 placé sur la plateforme légère ; il enregistrera à l'époque 12 h 20 d'essais en soixante-douze vols sur cet appareil !



Préparation du Balzac V. 001 avant un vol d'essai et installation de René Bigand en tenue antifeu pour les premiers vols...

Anecdote

A cette époque, la simulation est encore embryonnaire et il se trouve que la SNECMA, confrontée aux mêmes difficultés peu d'années auparavant avec l'Atar volant puis le Coléoptère de sinistre mémoire, avait conçu un portique sous lequel l'engin pouvait voler en stationnaire, avec une liberté de quelques mètres sur tous les axes. En revanche, en cas de chute rapide, un dispositif de retenue entraînait en action pour freiner l'avion avant l'impact au sol. Les responsables du portique, deux ingénieurs allemands, Messieurs Skorpill et Rickenbauer, se lancent donc dans la remise en état du portique afin d'y suspendre le Balzac V-001. Après maintes difficultés et essais ratés, ils convoquent l'équipe d'essais AMD. Herr Skorpill : - " Ach ! Messieurs, cette fois, la portique marche parfaitement " - Rickenbauer : - " Non, Monsieur Skorpill, le portique ". - " Oui, c'est vrai. Tenez, je veux bien mettre ma tête sous la masse " (qui représente les sept tonnes du Balzac). L'équipe AMD : - " Non, Monsieur Skorpill, ne faites pas cela " ! - " Bon, alors, tenez, je prends le bicyclette de cet ouvrier " - Rickenbauer : " Non, Monsieur Skorpill, la bicyclette " - " Ach ! Je ne parlerai jamais bien la Français " ! - Comme prévu, on laisse donc choir la masse du haut du portique et... le vélo est écrasé. Après cette démonstration, il est décidé de passer outre l'étape du portique et de décoller le Balzac simplement entravé au sol, de façon à limiter un éventuel embarquement.

Dès le printemps 1963, René Bigand réussira les transitions du vol vertical au vol conventionnel et retour. A la suite de quoi, Monsieur Dassault le charge de la mise au point de son premier biréacteur d'affaires : le fameux Mystère 20.



Parking des avions " militaires " de la GAMD à Melun-Villaroche en préparation au Salon du Bourget 1963 : René Bigand y présente le Balzac V-001, Hervé Leprince-Ringuet le Mirage IV A, tandis que JMS était en charge du Mystère 20. 01

JMS effectua le premier vol du Mirage III O. 1 " Atar " à Melun-Villaroche, le 8 avril 1963, à l'occasion d'une répétition en voltige. La remise officielle de ce Mirage III O à l'Australie eut lieu à Melun-Villaroche dès le lendemain, 9 avril 1963.





Monsieur Jean-Marie Saget descend du Mirage III O. 1 " Atar " à l'issue de sa présentation en vol (type mauvais temps) à Melun-Villaroche le 9 avril 1963. C'est le jour-même de la remise officielle à la RAAF (en présence du Group Captain Susans, Attaché de l'air auprès du Commonwealth), du premier Mirage III australien " Atar ", en présence de Messieurs S. Dassault et B.C. Vallières. Cet avion, construit à Mérignac, restera en France pendant quelques mois ainsi que le deuxième monoplace et le premier biplace, afin de poursuivre les essais de ces versions... Les Mirage suivants seront assemblés puis construits en totalité en Australie (cent seize Mirage III O seront acquis, monoplaces et biplaces).

Pour l'histoire, le Mirage III O. 1 " City of Hobart " qui vola dès 1961 était équipé du réacteur RR " Avon " (c'est la version qui permet la super-croisière avant l'heure). Les Australiens préférèrent acheter finalement la version équipée du réacteur " Atar " comme l'Armée de l'air et cet avion devint ensuite le Mirage III E-03...



Le Mirage III O. 1 " Atar " à Melun-Villaroche, le 9 avril 1963



Mirage III O. 1 " Atar "



Mirage III O. 1 " Atar "

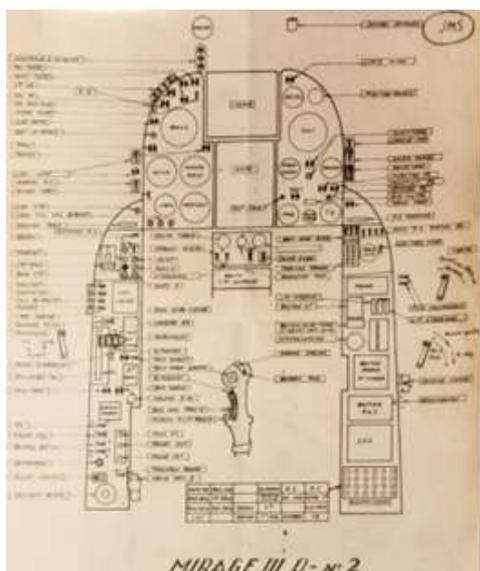
Les Mirage III O. 1 et 2 ainsi que le Mirage III D 101 " Atar " (respectivement A3-1, A3-2 et A3-101 dans leur dénomination australienne) resteront en France encore un certain temps afin de permettre des compléments d'essais, avant de rejoindre l'Australie.



Le Mirage III O.1 " Atar "



Visite du Mirage III O.1 " Atar " par une commission néo-zélandaise à Melun-Villaroche, le 10 avril 1963



Vue générale

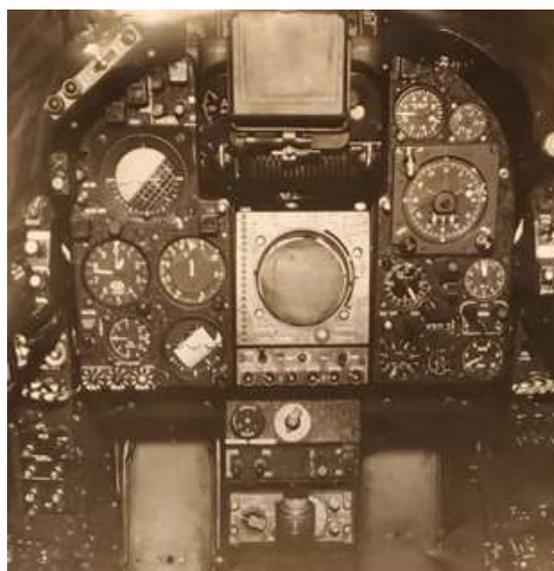


Planche de bord



Banquette gauche



Banquette droite

Vue d'un maquettage de la cabine du Mirage III O. 2 au printemps 1963, propre à ravir sûrement les spécialistes...

LE PREMIER DES TRENTE « MIRAGE III » DESTINES A L'AUSTRALIE A ETE PRESENTE DANS LE CIEL DE MELUN - VILLAROCHE...

Sous le ciel mouvementé et bas qui balaye la plaine d'une grisaille froide, deux drapeaux jettent au-dessus du terrain de présentation de la G.A. M. Dassault, à Melun-Villaroché, une note gaie : un drapeau tricolore et le drapeau aux six étoiles de l'Australie... A deux pas de là, un avion delta, racé et étincelant, un Mirage III, porte le kangourou australien sur son fuselage !

Sous le vaste hangar où les arbustes et les plantes d'ornement paraissent minuscules, techniciens français et personnalités militaires françaises et australiennes se sont retrouvés autour d'un buffet servi par le Grand Monarque.

Le champagne pétille en l'honneur de la remise solennelle à l'Australie du premier avion Mirage III bisonique destiné à équiper les escadrilles de la Royal Air Force Australienne.

C'est M. Vallière, directeur général de la G.A.M.D., représentant M. Dassault, qui évoque l'historique du Mirage III, premier d'une tranche de trente appareils du même type commandés par l'Australie.

Deux autres tranches ont d'ailleurs été commandées depuis.

De plus, précise-t-il, un contrat

a été passé pour la construction progressive de ces avions en Australie ; assemblage pour un premier temps, aménagement ensuite. La chaîne de fabrication de ces avions a d'ailleurs démarré en Australie.

M. Vallière se félicite de cette coopération entre techniciens et aviateurs des deux pays et remet à M. le colonel Susans, attaché d'ambassade d'Australie, le parchemin symbolique.

On assiste ensuite à une éblouissante démonstration de l'avion, aux commandes duquel, mais à des vitesses supersoniques, le pilote d'essai Saget, de Villaroché, se livre à des démonstrations de virtuosité et à des passages sur le dos, que ne renieraient pas les virtuoses (sur Stampe) de la patrouille d'Étampes.

Les techniciens et aviateurs australiens ne cachent pas leur émerveillement devant les qualités de cet avion et félicitent chaleureusement le pilote d'essai et les représentants des grandes firmes qui ont collaboré à sa réalisation, MM. Vallière et Serge Dassault pour la G.A.M.D., M. Jean Bloch, directeur commercial de la SNECMA,

Le Mystère 20



René Bigand effectue le premier vol du Mystère 20. 01 avec le mécanicien Jean Dillaire, que JMS accompagne avec le MD 415. 01, à Mérignac le 4 mai 1963.



Le MD 415-01 Communauté lors d'une exposition, et survolant les jardins du château de Vaux-Le-Vicomte



Le Mystère 20. 01 dans sa livrée initiale sur le parking Dassault et devant l'aérogare de l'aéroport de Mérignac, reconnaissable à son empennage vertical d'origine plus court, à son train avant monoroue et à ses petits fuseaux réacteurs, mai 1963...



Le Mystère 20. 01, avec son empennage vertical caractéristique des premiers vols et dont l'immatriculation n'a pas encore été peinte, même en prototype, et devant l'aérogare de l'aéroport de Mérignac à côté d'un Viscount d'Air Inter et d'une Caravelle d'Air France ...

JMS prend en main le Mystère 20. 01 le 12 mai 1963, pour le présenter en vol à peine un mois plus tard au Salon du Bourget... Il raconte :



Juin 1963. R. Bigand, pris par la présentation du Balzac au Bourget, me prête le Mystère 20. 01. Quel changement par rapport à mes activités habituelles ! Mais je rencontre ainsi nombre de gens intéressants. L'avion est très maniable, le tonneau (barriqué) fait partie de beaucoup de mes démonstrations, en particulier pour le Minister of Supply australien, qui m'avait mis au défi - il a droit à son tonneau pendant que l'hôtesse sert le whisky. Les freins du Mystère 20. 01 sont à ce stade initial notoirement insuffisants (en série, ils deviendront heureusement excellents) et chaque

atterrissage résulte d'un savant compromis entre la faible énergie de freinage disponible et l'impression qu'il convient de donner aux passagers d'atterrissage court et facile. Une fois, alors que je rentre au parking, les mécaniciens voient que le pneu gauche est en train de se dégonfler ; ils glissent à temps un cric sous le fût de train et se mettent en place devant l'aile. Lorsque les invités descendent de l'avion, tout sourire, l'avion est bien de niveau. Bravo, la Mécanique !



Mystère 20. 01



Présentation du Mystère 20. 01 au Premier Ministre d'Indonésie, au Bourget, le 9 juin 1963. On reconnaît R. Lemaire, Nicole Beckerich (notre hôtesse), JMS, B. Waquet, R. Dillaire (le mécanicien navigant). Voilà un bien nouveau métier !



Quand Hervé Leprince-Ringuet, en tournée de démonstration du Mystère 20, ici avec l'hôtesse de la Maison, jouait à " l'Emir Ringuet "...

AUX COMMANDES DU "MYSTÈRE 20"

Un avion parfaitement au point le jour même de son vol

par Pierre VOISIN

TOUT semblait réuni pour faire de cette prise de contact, avec le « Mystère 20 », un vrai cauchemar. La pluie tombait en rafales depuis le matin, la visibilité atteignait rarement six cents mètres au sol et les stratus étaient si bas que de gros bouchons de brume etratique passaient par moments au ras du sol.

— Excellentes conditions pour apprécier ses qualités en P.S.V., conclut Saget avec une bonne

humeur qui se laisse difficilement abattre.

Puis, comme le radar de Brétigny répondait au bout du fil qu'il n'était pas sûr de pouvoir suivre notre vol, le fin pilote, qui présentait à l'instant le « Mystère 20 » au Bourget lors du dernier Salon, ajouta :

— Cela sera, peut-être, plus sportif que prévu.

Or ce vol fut une fête de bout en bout et cela vaut tout de même la peine d'être expliqué.

et l'aménagement de cette cabine luxueuse, signée Loewy, pour huit passagers, et qui donne vraiment envie de courir le monde dans ses fauteuils profonds.

— Nos vestes au vestiaire depuis

la montée à bord, parfaitement à l'aise dans le ciel glacé, le verre de jus de fruit en main car le bar aussi marche, nous laissons le bel avion poursuivre seul sa montée rapide et voyons le fait beau.

UN AVION QUI RÉPOND

Neuf mille mètres. Il s'agit maintenant de voir ce qu'il a dans le ventre, cet avion de luxe.

D'abord une accélération de 0,75 de Mach, puis à 0,80. L'assiette varie avec la poussée, je dois jouer du Trim de profondeur à petits coups de pouce, pour garder rigoureusement mon altitude. En quelques minutes d'accoutumance, j'obtiens une stabilité longitudinale irréprochable, quelle que soit la vitesse demandée.

Ensuite, les évolutions. D'abord quelques huit (l'assiette) à grande inclinaison : 75 degrés. L'avion garde son altitude sans effort. Mais il est très fin et la moindre pression sur les commandes est immédiatement ressentie. Le plus étonnant c'est qu'à 0,80 de Mach, vitesse limite autorisée, les évolutions les plus scérées ne font pas varier le Machmètre. Cette tenue de la vitesse aux facteurs de charge élevés prouve l'excellente aérodynamique et la grande finesse de l'avion.

Mais il faut rentrer. Cap au 180, puis au 30. Je serai les aéro-freins à plus de 850 kilomètres à l'heure et plonge vers le coton sale à 2.500 mètres-minute de taux de chute. La vitesse tombe à 550 kilomètres à l'heure. Je rentre les aéro-freins et, la descente stabilisée, je pénètre dans les nuages. Brétigny me demande un premier palier à 4.000 mètres, un autre à 600 mètres. Le plafond s'est un peu relevé depuis tout à l'heure et le sol, réapparu, défile vivement. Voici les blanchets de Melun-Villaroche. Tour de piste. Je me laisse embarquer dans le dernier virage et dois faire une balancette pour m'aligner. Remise des gaz à l'entrée de la piste pour une nouvelle présentation. Puis

Saget reprend l'avion en main et je n'ai plus qu'à savourer l'heure présente.

Une fête, vraiment. Ce vol par ce temps exécrable m'a prouvé, beaucoup mieux qu'un vol facile par temps maniable, à quel point de perfection le Mystère 20 est arrivé, et cela dès son premier vol du 4 mai. Ce petit avion pour huit à seize passagers, dont le confort est égal à celui de Caravelle et les performances sont supérieures, répond à un besoin nouveau : la sécurité et le confort de la ligne, l'indépendance de l'avion personnel. Faut-il ajouter qu'il est sans rival dans le monde ?

Et c'est bien parce qu'il répond à de nombreux besoins civils et militaires et que ses qualités ne laissent aucun doute (et notamment l'extrême souplesse et la variété de ses aménagements possibles) que le gouvernement en a commandé deux pour le G.L.A.M. et doit fournir l'aide nécessaire au démarrage de la série (outillage) comme il l'a fait pour le « Nord 262 ». Il est, en effet, question d'une importante commande de la Panamérican, les négociations sont en cours. Un tel choix serait décisif pour l'avenir du « Mystère 20 ». De toute façon, l'intérêt qu'il a suscité au Bourget, de la part notamment des Etats-Unis, du Canada, de la Suisse, de l'Afrique du Sud et de l'Australie, fait bien augurer de sa carrière.

Pierre Voisin.

(1) V.H.F. : Very High Frequency. Poste radiotéléphonique à haute fréquence.

(2) V.O.R. : Very High Frequency Omni Range. Aide radioléctrique à haute fréquence omnidirectionnelle.

(3) I.L.S. : Instrument Landing System. Système d'atterrissage aux instruments par fréquence stabilisée.

MONTÉE PAISIBLE À 1.000 MÈTRES-MINUTE

La clarté française du tableau de bord réduit l'ampère de cadrans à quelques minutes. Chaque instrument est à sa place logique et rationnelle. Contrôles des moteurs (température, compte-tours, débit-mètres) au centre. Instruments classiques de navigation en face de chaque pilote. Commandes vitales et aides radio électriques sous la main.

Cet avion peut être équipé soit de réacteurs de 1.500 kilos de poussée chacun, des Pratt et Whitney J.T. 12 A-8, dont le prototype est, ainsi, soit de C.F. 700 à double flux de Général Electric de 1.900 kilos de poussée.

L'acheteur peut également

faire monter, pour utiliser des pistes de mille mètres seulement, les inverseurs de poussée étudiés par la SNECMA, dont le poids, deux fois 60 kilos, et le prix peuvent cependant faire hésiter ceux des usagers qui ne les considèrent pas comme indispensables. En effet, sans inverseurs, le Mystère 20 utilise une piste de 1.700 mètres, soit 60 aérodromes civils et 40 militaires en France. L'autonomie varie, évidemment, en fonction de la charge et de la mission, et va de 1.500 à 2.500 km, avec réserve et réglementation O.A.C.I. (attente, déroutement, etc.).

8.850 KILOS AU DÉCOLLAGE

Au décollage et à pleine charge l'avion pèse 8.850 kilos, décollage que Saget peaufine avec délicatesse. Alignement sur l'immense piste de Melun-Villaroche balayée par les rideaux de pluie qui nous cachent le bout. Plein gaz, lâcher les freins, accélération qui ressemble à une rude et qui surprend sur un bi-réacteur léger. A 150 km-h., Saget, dont j'accompagne les mouvements du bout des doigts, lève doucement le nez, et, à 200 km-h., décolle franchement. Mais il se met aussitôt en palier, au ras de la planète, rentre train et volets et me dit :

— A vous. Restez sous la couche. Cap 175, en attendant les instructions.

Ce n'est pas facile de rester si bas lorsqu'on va si vite et que des paquets de brume jouent à cache-cache avec les peupliers. Mais bientôt la voie claire et tranquille du radariste de Brétigny vient me sortir de cette pollution incommode :

— Cap 278. Vous pouvez monter à 32.000 pieds. Virage par la droite.

Et tandis que je vire par la suite, pour contourner largement le nez d'Orly et ses avions empilés dans la crasse, j'adresse,

une fois de plus, un sentiment de fervente gratitude à l'ange gardien qui, de Brétigny, m'a pris par la main et ne me lâchera plus jusqu'à l'atterrissage. J'ai rigé la montée à 400 km-h. et à 85 % de la puissance ; je grimpe maintenant, suivant une trajectoire balistique à 1.900 mètres-minute. Cette montée ne sera plus que de 300 mètres-minute lorsque, un quart d'heure plus tard, je me stabiliserai à 2.000 mètres d'altitude.

Pour l'instant je traverse, en oblique, trois couches de nuages successives et ne débouche dans le ciel, à peu près bleu, qu'à 4.300 mètres. Eblouissement, lunettes noires, quelques cirrus qui s'éfrangent à 12.000 mètres. J'abandonne la lecture des instruments pour jouir du spectacle et me détendre. Au fait, me détendre de quoi. Cette escalade, par un temps abominable, sans aucune visibilité et sur un avion inconnu dix minutes auparavant, ne m'a pas « tendu » le moins du monde. Pourquoi ?

Peut-être parce que sur ce prototype tout « marchait » dès le premier jour : les deux V.H.F. (1), le V.O.R. (2), le vol coupé, le radio-compass, I.L.S. (3), mais aussi la pressurisation, la climatisation impeccable, le dégivrage

Compte-rendu de vol très élogieux d'un journaliste auquel avaient été confiées les commandes du Mystère 20. 01 prototype, à Melun-Villaroche le 27 juin 1963, soit à peine deux mois après le premier vol de cet appareil : c'est en dire toute la réussite...



Ensuite avec l'empennage caractéristique de la série et avec son immatriculation d'avant la certification

La présentation du Balzac V. 001 par R. Bigand devant le *Général de Gaulle* au Salon donne lieu à un incident cocasse : l'avion est en place sur la plate-forme mobile qui sert à dévier les gaz des réacteurs verticaux. Le démarrage de ces derniers est assuré par la détente de bouteilles d'air comprimé. Le pilote est dans l'avion et toute l'équipe des mécaniciens est parée. Bigand ne mettra en route qu'au dernier moment car, même au ralenti, la consommation des réacteurs est élevée et l'autonomie en carburant ne dépasse guère la durée de la démonstration. Démarrage de l'Orpheus de propulsion sans problème, puis des huit RB-108 de sustentation. Tout se passe bien, avec bien entendu le vacarme habituel. Les mécaniciens veulent alors débrancher le tuyau qui relie le chariot de bouteilles à l'avion. Mais par suite de la détente de l'air et sans doute d'un niveau hygrométrique très élevé, un épais givre a soudé le raccord sur l'avion. Que faire ? Les efforts des mécaniciens sont vains. C. Perreard, l'ingénieur mécanicien essaie une lampe à souder, sans résultat ; le pompier commence à attaquer à la hache ! A ce moment, Bigand, qui voit l'heure du show arriver, met les gaz et, ô miracle, le givre fond et l'avion, libéré, s'envole majestueusement. Le *Général* sera très satisfait.

12 juin 1963. J'assure un vol de contrôle du Mirage III B209 au Bourget, avec Jacques Plessy en place arrière : montée, accélération à Mach 2, descente. Le contrôleur me demande de faire un 360 degrés : je fais un looping. - " De quel côté avez-vous viré " ? - " Dans le plan vertical " - Silence... Evidemment, le pauvre n'était pas habitué à cette possibilité avec les Caravelle.



JMS et Jacques Plessy au retour de ce vol de contrôle du 12 juin 1963 du Mirage III B 209 et avec l'équipe Dassault



Juillet 1963. R. Bigand reprend la mise au point du *Mystère 20* et me donne le Balzac V. Avion très intéressant mais un peu délicat. Jusqu'en septembre 1965, date à laquelle il sera définitivement cassé, j'enregistrerai 12 h 20 sur mon carnet en soixante-douze vols !... Le 24 juillet, décollage vertical. Le vol se termine par un atterrissage conventionnel. La décélération me paraît particulièrement franche - et je laisse les quatre pneus principaux sur la piste... J'ai malencontreusement oublié d'enlever le frein de parking après le décollage. Nos avions ont depuis lors une lampe témoin frein serré !



Dans l'usine de la General Aircraft Factory à Avallon (photographie de Geoff Talbot, premier Australien à avoir volé sur Mirage III à Istres)

JMS réceptionne pour le constructeur le Mirage III O. 3 appelé localement A3-3, premier avion assemblé en Australie à Avallon, à 50 000 ft et Mach 2, le 19 novembre 1963

10 janvier 1964. Le CEV vient à Villaroche voler sur le Balzac V. Le pilote est J. Pinier. Au cours d'un essai de dérapage dans la zone critique des 60 kt, l'avion part en oscillations divergentes en roulis et s'écrase sous nos yeux. J. Pinier s'est battu jusqu'au bout sans essayer de sauter. Il a sans doute cru un instant comme nous-mêmes qu'il allait reprendre le contrôle, l'oscillation ayant semblé s'amortir ; ensuite, il était trop tard.

21 janvier 1964. Vol de contrôle à Cazaux sur l'Etendard IV M-06. Le ciel est bleu. Montée à 40 000 ft, piqué, évolutions, retour au terrain. En arrivant au point initial 06, à la pointe sud du lac à 1500 ft - 300 kt, je repousse la manette de gaz sans résultat. Le régime diminue lentement. J'essaye la régulation de secours, le rallumage en vol, le rallumage avec régulation de secours, mais le régime continue à chuter inexorablement. Les chances de " faire la piste " me paraissent nulles, mais sauter ne m'emballe guère. Le temps passant, la piste me paraît presque à portée. Je demande à la Tour de faire dégager le circuit - " Emergency ". Le dernier mot passe juste avant disjonction de la génératrice qui entraîne le délestage de l'UHF, et le VHF est en panne. 180 kt en descente. Je commande la sortie du train mais la manœuvre est très lente. L'analyse montrera que l'autorotation du réacteur, qui ne dépasse pas 800 t/min, n'assure plus l'alimentation hydraulique, qui dépend donc entièrement de l'électro-pompe, dont le mince débit fournit à la fois les commandes et les servitudes. A 200 ft, verrouillage du seul train gauche. L'avion ne risque-t-il pas de basculer par l'avant autour de ce seul train et du bout d'aile droit ? Heureusement, juste avant l'impact, le train droit se verrouille à son tour. Me voilà rassuré. Ouverture du parachute : couple cabreur que j'ai du mal à contrer (la pompe ne débite guère !). Au moment où le nez retombe, la roulette avant se verrouille et je peux même dégager la piste avec un résidu de freinage. L'UHF, dont le délestage est supprimé train bas, se remet en route. J'entends Durand Dastes, pilote d'essai au CEV, qui attendait en bout de piste pour décoller s'exclamer : - " Well done " ! Je n'aurai pas l'immodestie de croire un instant que j'ai sauvé mon avion par mon habileté. Rarement me suis-je senti pareillement inondé par la grâce de Dieu. Il me faut bien trente secondes dans le cockpit pour reprendre mes esprits ; je remercie profondément la Vierge de m'avoir protégé de façon si insigne. Le lendemain, devant la commission d'enquête, un mécanicien démarre le réacteur au premier essai. Y a-t-il eu givrage de filtre ?

Peu après, René Farsy connaîtra un incident analogue sur le Mirage III A-09, également à Cazaux. Il réussira à se poser sans dommage sur l'overrun, avant la piste 24.



Jean Coureau fit décoller pour la première fois le Mirage III T- 01 à Istres, le 4 juin 1964. Cet avion servit à la mise au point, bien laborieuse des réacteurs PW TF-104 puis TF-106 : le pilote rentrera d'ailleurs souvent à pied à cause des nombreux décrochages compresseur...

Juillet. Une série d'essais intéressants sur l'Etendard IV M-06 : épreuves de résistance du train en ASSP, en recherchant une vitesse verticale de 5,5 m/s sans la dépasser... C'est le type d'essai peu spectaculaire - sauf pour le pilote qui doit aborder la planète sans arrondir - mais où l'on risque chaque fois de tout casser !

Le Mirage III C2-01 aux mains d'Hervé Leprince-Ringuet à Melun-Villaroche, le 21 mai 1965 (Jean Coureau avait effectué le premier vol de ce III C-01, le 10 mai 1965). Clichés depuis le Cessna 210 F-BLEF, avion de liaison de la GAMM, piloté par JMS accompagné de J. Cousin en qualité de photographe.



Le Mirage III C2-01 aux mains d'Hervé Leprince-Ringuet



Le Mirage III C2-01 aux mains d'Hervé Leprince-Ringuet



JMS essaya tous ces avions, en service ensuite dans l'Armée de l'air et dans l'Aéronautique Navale
(n'y manque que le Mystère II !)

Les Mirage III V-01 et -02

Décembre 1964. Quinze jours avant le premier vol du Mirage III V-01 pour lequel j'ai été désigné, je me casse une jambe en forêt de Fontainebleau. De mon lit, à Melun, j'entends les points fixes et les premiers vols verticaux ; l'avion est plutôt bruyant. Je profite de cette indisponibilité passagère pour apprendre l'allemand, ce qui me sera bien utile quelques années plus tard... Reprise des vols en mai, après cinq mois d'arrêt, comme en 1952.



Premier vol stationnaire, entravé, du Mirage III V-01 aux mains de René Bigand (en remplacement de JMS provisoirement accidenté...), à Melun-Villaroche, le 12 février 1965



Premier vol libre du Mirage III V-01 aux mains de René Bigand, sur la fosse à Melun-Villaroche, le 12 février 1965...



Le Mirage III V-01 entravé par le hold-back au point fixe à Melun-Villaroche

Préparation de l'équipe Dassault " militaire " pour le Salon du Bourget 65 (JMS vole sur le Balzac V-001) à Melun-Villaroche, le 17 juin 1965.

De gauche à droite : Marcel Tixador, JMS, Henri Suisse, Jean Coureau, Hervé Leprince-Ringuet et Jean Cuny. René Bigand lui, y présentera le Mystère 20. 01



Debout de gauche à droite : Marcel Tixador, Differ, JMS, Jean Coureau, Henri Suisse, Hervé Leprince-Ringuet, Jean Cuny.

Et, les ingénieurs, accroupis : Veber, Toussaint, Sigaud, Pelta, Costard, Lefebvre

JMS décolle sur le Balzac V. 001 de la petite clairière à côté de l'ancienne Tour de contrôle de Melun-Villaroche avant une étude de la transition décelérée en palier, le 15 juin 1965



Au Salon du Bourget 1965 qui suit, je présente le Balzac V. La température élevée ne permet guère de folies. Pendant la démonstration en vol stationnaire, Pierre Galland fait un passage à grande vitesse, pas très loin de mon avion, avec le Mirage III T. Heureusement, il m'a vu.



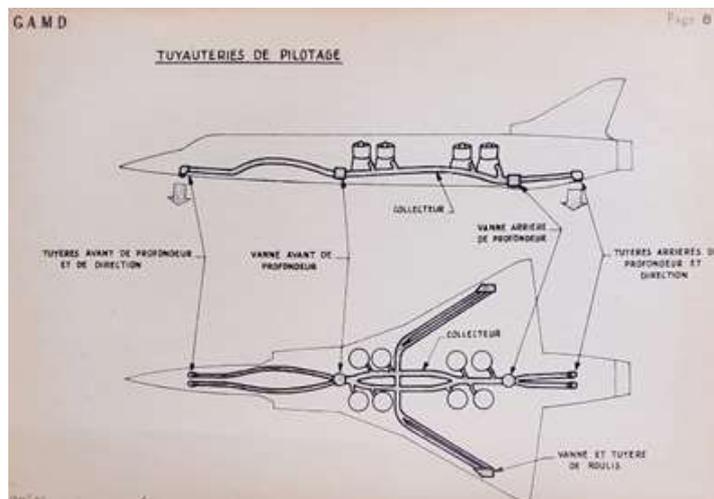
L'Escadron II/2 Côte d'Or se reconstitue sur la base de Dijon, le 10 juillet 1965 (JMS, en costume civil, est le deuxième en partant de la droite)

Manuel pilote Mirage III V-01



G.A.M.D		Page
1 - DESCRIPTION		
1.1 - <u>Caractéristiques</u>		
1.1.1 - <u>Dimensions hors-tout</u>		
Longueur		18 m
Envergure		8,72 m
Hauteur sous charge 1		3,65 m
Hauteur tout détrendu		5,05 m
1.1.2 - <u>Fuselage</u>		
Structure monocoque - Cadres et lisses avec revêtement travaillant.		
Longueur		17,44 m
Maître couple		3,35 m ²
1.1.3 - <u>Voilure</u>		
Deltis, tri-longeron - Chaque demi-voilure comprend essentiellement :		
- un caisson étanche structural formant réservoir		
Ref n° 3 182 de 25.11.64 - Edition n° 3		

Manuel pilote Mirage III V-01



Premiers rouleurs de JMS sur le Mirage III V-01 à Melun-Villaroche, le 23 juillet 1965



JMS s'installe dans le cockpit du Mirage III V-01 à Melun-Villaroche, le 30 juillet 1965



Préparatifs aux premiers points fixes



Premiers points fixes du Gascogne et de quatre turboréacteurs Rolls-Royce RB-162 du Mirage III V-01 toujours entravé par le hold-back, à Melun-Villaroche, le 30 juillet 1965



Premiers points fixes du Gascogne et de quatre turboréacteurs Rolls-Royce RB-162 du Mirage III V-01 toujours entravé par le hold-back, à Melun-Villaroche, le 30 juillet 1965



Mirage III V-01



Banquette gauche partie arrière



Banquette gauche partie avant : on distingue bien la manette de puissance unique des réacteurs verticaux RB-162 au centre

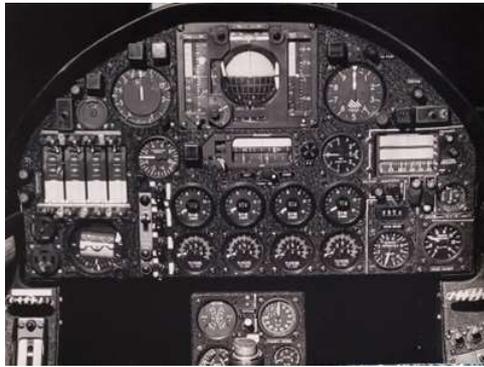
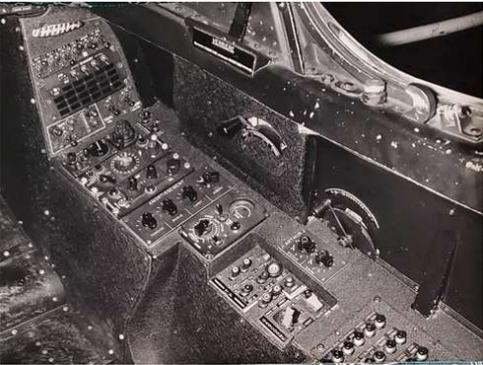


Planche de bord



Banquette droite partie avant



Banquette droite partie arrière

Banquettes gauche et droite, planche de bord du Mirage III V-01 le 5 janvier 1966

Juillet. Le Mirage III V-01 a été mis en place à Istres pour son premier vol conventionnel. Le temps est lourd, couvert et brumeux. Après plusieurs jours d'attente, la météo finit par être acceptable et, le 24, nous décidons d'y aller. L'avion décolle normalement mais dès la coupure PC, il décélère ! Ce pauvre avion n'est pas surmotorisé... Je rallume aussitôt la PC, même si ce genre de manœuvre est à éviter au cours d'un premier vol où la bête peut réserver des surprises. Ce premier vol sera plus court que prévu car si le réacteur PW TF-104 ne pousse pas beaucoup, il consomme bien, en PC.



Equipe d'essais



JMS à l'issue d'un vol d'essai sur le Mirage III V-01 à Istres

Septembre. Boeing s'intéresse au Balzac V et nous envoie une équipe d'essais pour l'évaluer avec un jeune pilote, le Major Neale. Après que j'aie montré à nos visiteurs les possibilités de la machine que je commence à avoir assez bien en mains, en transition et en virevoltes à basse vitesse, le Major Neale fait un premier vol vertical très satisfaisant. Le lendemain 8 septembre, après un deuxième vol qui comprend une accélération jusqu'à 70 kt et retour, le Major Neale est prêt pour la transition complète. Décollage normal, mais le train ne rentre pas. Nous demandons à Neale de revenir se poser, il fait un large circuit ; soudain, alors qu'il commence son approche, le bruit des réacteurs verticaux s'arrête, l'avion s'enfonce. Le pilote s'éjecte sans hésiter. L'avion prend une assiette très piquée et s'écrase au sol. Pendant ce temps, les séquences du siège éjectable se déroulent, mais le parachute ne s'ouvre pas, et le pilote s'écrase au sol à son tour. En l'air flottent encore deux petits parachutes stabilisateurs... Nous sommes atterrés. L'analyse du vol montrera bien vite qu'une panne du circuit hydraulique avait entraîné la panne de relevage du train et du système de transfert de carburant dont le pilote, tout neuf sur l'avion, n'avait pas eu le temps de se rendre compte. Le siège n'a pas fonctionné correctement en raison d'une vitesse de chute trop élevée. Sir James Martin résoudra le problème en étudiant plusieurs modifications, dont le montage d'une fusée plus puissante. De ce fait, les transitions du Mirage III V sont renvoyées au printemps.



Istres, le 03 février 1966 : vol conventionnel du Mirage III V-01 aux mains de JMS.
 Au programme d'essais entre autres choses, allumage des RB-162 à 4000 ft et 230 kt, avec décélération jusqu'à 150 kt...

Le Mirage III V-01 dans le ciel d'Istres, le 3 février 1966



Le Mirage III V- 01 dans le ciel d'Istres, le 3 février 1966



Décélération avec moteurs verticaux (RB-162) allumés en préparation des transitions à Istres, en février 1966



Décélération avec moteurs verticaux (RB-162) allumés



Vol " vertical " pour préparer la transition " par l'autre bout " à Istres, mars 1966...

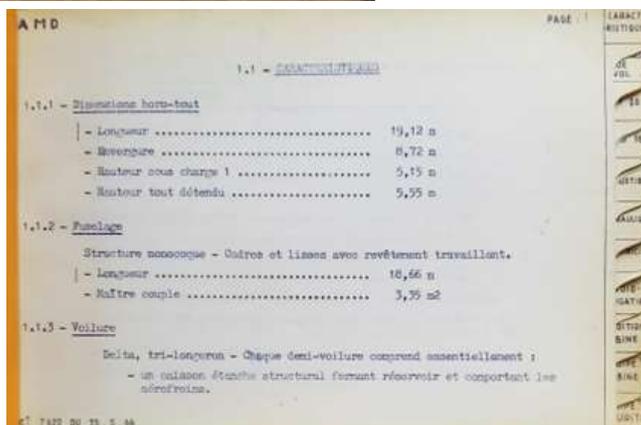
21 mars 1966. Après un décollage vertical, j'accélère le III V-01 jusqu'à 100 kt et j'atterris sur le taxiway parallèle à la piste. Il y a une certaine turbulence, qu'on évite rarement à Istres et le contrôle transversal donne quelque souci. Je maudis les Services Officiels qui nous obligent à faire ces essais délicats, en venant sur un terrain peu favorable eu égard à la météorologie locale, souvent bien agitée. Mais... au pilote de se débrouiller, n'est-ce pas ?

Le 24, première transition accélérée. Deux jours plus tard, transition décélérée du vol conventionnel au vol vertical. Il paraît que le spectacle est impressionnant de voir et d'entendre cette grosse machine qui peut s'immobiliser dans l'atmosphère.

L'avion a rempli son contrat. Nous attendons maintenant le Mirage III V-02, qui bénéficie d'un certain nombre de modifications, dont le réacteur de propulsion, un PW TF-30 nettement plus performant. Le 22 juin, premier vol à Villaroche, en stationnaire. Le lendemain, incursion à 55 kt au cours du vol 2, puis à 85 kt au vol 3. De celui-ci je me souviendrai longtemps ; c'est une bataille permanente pour rétablir l'assiette transversale. Face au village d'Aubigny, au Sud-Est du terrain, je réussis tant bien que mal à maintenir l'avion en essayant de décélérer au plus vite. Je reviens me poser sur la piste après un de ces vols courts et denses comme nous en procurant parfois les essais en vol. Je suis bien loin de maîtriser l'avion comme le Balzac.



Manuel pilote Mirage III V-02



Premier décollage du Mirage III V-02 aux mains de JMS à Melun-Villaroche, le 22 juin 1966



Le Mirage III V-02 aux mains de JMS, au-dessus des jardins du château de Vaux-le-Vicomte, à l'issue du deuxième vol conventionnel (le premier vol conventionnel avait eu lieu le 3 juillet) atteignant Mach 1,2 pour une étude des performances en PC mini, vu ici en retour vers Melun-Villaroche, le 8 juillet 1966

Une partie de la production des avions Dassault en essais à Istres en 1966 : le Mirage III S J-2201 (premier Mirage III S), le Mirage III V-01 et un des Mirage IV A de présérie



Anecdote

Le 13 juin 1966 à Melun-Villaroche, le jeune ingénieur d'essai Bernard Dubreuil (qui venait d'être tout juste embauché par la GAMM), responsable des Mirage III, effectue un premier vol à bord du Mirage III D. 101 aux mains de JMS. Soudain, à 38 000 ft et Mach 1,8, une partie de la verrière arrière explose et la moitié du rideau de la poignée du siège éjectable bat au vent qui s'engouffre... Après un moment de surprise, JMS effectue un sage retour au terrain où les mécaniciens au sol de la société s'empressent de sécuriser le siège arrière.



Mirage III D01



Mirage III D01



Les sourires de circonstance de Bernard Dubreuil et JMS après ce premier vol mémorable de B. Dubreuil...



JMS aux commandes du Mirage III V-02 après son convoyage de Melun-Villaroche à Istres du 5 septembre 1966



JMS aux commandes du Mirage III V-02 après son convoyage de Melun-Villaroche à Istres du 5 septembre 1966

En revanche, les vols conventionnels que nous entreprenons se passent bien. L'avion atteint Mach 1,78, le 2 septembre. Nous recevons alors l'ordre de convoier à Istres (obstination des Services Officiels !). Après son huitième vol à Melun-Villaroche, le Mirage III V-02 fut convoyé à Istres le 5 septembre 1966. Le 12 septembre a lieu le vol Mach 2. Nous avons le seul VTOL bisonique, et ce pour de nombreuses années.

JMS totalisa 18 h 20 de vol d'essais sur la totalité du programme des Mirage III V-01 et -02

Ensuite René Bigand décide de reprendre le programme Mirage III V, mais l'Armée de l'air se tourne déjà vers le Mirage F2 que vient de faire voler Jean Coureau, et qui est quand même plus conventionnel. En novembre, le Commandant Jarriges du CEV s'éjecte du Mirage III V-02 au cours d'une transition... C'est la fin du programme. Le Mirage III V-01 ira au Musée de l'air. Une analyse fine de notre ingénieur d'essais, Jean Differ, montrera que le roulis induit vers 80 kt était d'abord inverse puis positif et très fort sur le III V-02, d'où les difficultés de pilotage. Nous n'aurons pas eu le temps de mettre au point cet avion ; le show du Bourget dans ces conditions n'eût pas manqué d'intérêt.

Après avoir fait voler le magnifique petit Mirage F1-01 le 23 décembre 1966, René Bigand disparaît aux commandes de ce prototype alors que la préparation au Salon du Bourget va commencer, le 18 mai 1967. Un flutter d'empennage se déclenche au cours d'un passage à grande vitesse et basse altitude. L'avion se désintègre en l'air. C'est la consternation dans la Maison. Monsieur Dassault est très affecté par la perte de son chef pilote.



Parking de Melun-Villaroche, le 1er juin 1967 pour la préparation du Salon du Bourget : Mirage IV A1 (Hervé Leprince-Ringuet), Mirage 5 J1 avec 2 RPK et 14 bombes (Elie Buge), Mirage III E531 (JMS), Mirage F2-01 (Jean Coureau) et Mystère 20. 73 Walker (Henri Suisse)



JMS à l'issue d'une présentation en vol quitte le poste du Mirage III E 531 lors du Salon du Bourget de 1967



JMS décolle en Leader, aux commandes du Mirage 5 J10 au départ de Bordeaux-Mérignac en direction d'Istres, le 15 février 1968



La ligne générale du Mirage F1-01 est encore très proche de celle du Mirage III...



JMS aux commandes du Mirage III B235 avec M. Coffignot photographe, accompagne René Bigand lors du premier vol du Mirage F1-01 à Melun-Villaroche, le 23 décembre 1966



Mirage F1-01

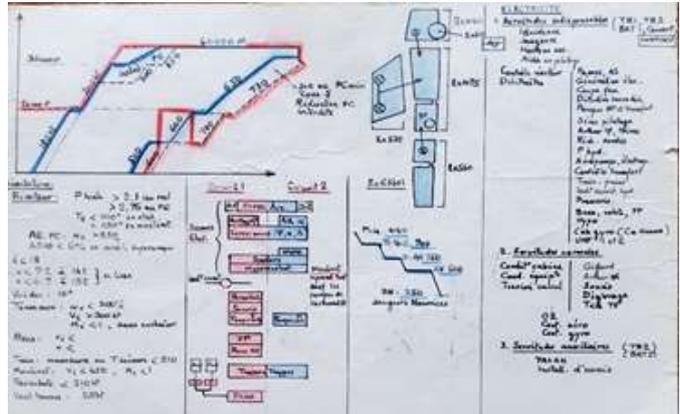


Mirage F1-01

René Bigand effectuera tous les vols du Super Mirage F1- 01 jusqu'à l'accident du 18 mai 1967...

Le Mirage F2-01 et le Mirage G

JMS, prend en mains le Mirage III F2-01, dit " Mirage F2 " confié par Jean Coureau, pilote en titre, à Melun-Villaroche le 27 juillet 1967 : " un gros avion, beaucoup de carburant mais une accélération désastreuse : 15 min pour accélérer de Mach 1 à Mach 2 " dixit JMS...



Le Mirage F2-01 aux mains de Jean Coureau en passage à la tour d'Istres avec Jean Cuny en place arrière, expérimentateur Maison (Jean Cuny fut recruté par René Bigand - qui l'avait connu dans l'Armée de l'air à Mont-de-Marsan - dans le cadre des essais de développement du système d'armes du Mirage IV...)



Mirage F2-01



Mirage F2-01



Jean Coureau effectua sur le Mirage F2-01 des essais d'emport de bidons de 2000 litres avec différents types de pylônes (à bord d'attaque droit et incliné) ; un exemplaire de ces bidons est visible au Musée Européen de l'Aviation de Chasse de Montélimar.

Le Mirage F2 intéressa un temps l'Armée de l'air avant qu'elle ne change de concept. Les Américains et les Israéliens s'intéressèrent aussi beaucoup à cet avion.



Photographies promotionnelles de la Maison Dassault qui fit voler au même moment le 13 mai 1969, le Mirage G aux mains de Jean Coureau, le Mirage F2-01 aux mains d'Henri Suisse et le Mirage F1-02 aux mains de JMS, tandis que le photographe était à bord du Mystère 20. 01 aux mains d'Hervé Leprince-Ringuet...



Mirage F1-02 en patrouille avec le Mirage G



Mirage F1-02 en patrouille avec le Mirage G



Mirage F1-02 en patrouille avec le Mirage F2-01



Mirage F2-01 en patrouille avec le Mirage G



Mirage F1-02, Mirage F2-01 et Mirage G au sol à Istres, le 13 mai 1969



Au retour du vol, au pied du Mirage F2-01 à Istres, le 13 mai 1969 : Henri Suisse (Mirage F2-01), Hervé Leprince-Ringuet (Mystère 20. 01 photographe accompagnateur), JMS (Mirage F1-02) et Jean Coureau (Mirage G)

Mais les essais reprennent. Le 29 mai 1967, je décolle le Mirage 5 J. 1 avec quatorze bombes (Hervé Leprince-Ringuet avait effectué le premier vol du prototype du Mirage 5 le 19 mai précédent à Melun-Villaroche) ; le 5 J est destiné aux Israéliens. Elie Buge le présentera au Salon du Bourget 67.



Mirage 5 J1 en configuration 14 bombes

Lors du vol 93, JMS prend les commandes du Mirage G à Istres le 28 novembre 1968, à l'occasion du premier vol en biplace avec l'expérimentateur Maison en place arrière Jean Cuny. Lors de ce vol, le Mirage G atteint Mach 2 et ensuite JMS s'entraîna en voltige...

Jean-Marie Saget et
Jean Cuny



Anecdote

Du célibat géographique :

JMS résidait habituellement dans une belle maison à Melun (77) acquise en 1957 pour y loger sa future grande famille (il en avait fait rebâtir complètement l'intérieur qui avait été détruit lors d'un bombardement de la deuxième guerre mondiale).

N'ayant jamais vraiment apprécié les charmes du Midi et lui préférant les douceurs melunaises, JMS passait donc tout son temps partagé entre Istres, Cazaux, Mérignac, Biarritz et parfois Villaroche. Il ne passait donc régulièrement que quelques jours à Melun.

A l'occasion de ses déplacements incessants de célibataire géographique de 1957 à 1989, JMS eut l'occasion de connaître l'Erprobungstelle (Centre d'Essais en Vol allemand, qui a toujours entretenu une antenne à Istres); il en fut ainsi lors de ses vols sur Fiat G-91 d'accompagnement des essais de vrille de l'Alphajet dans les années 1970 (sécurité, film et aide éventuelle à l'équipage qui pouvait être très dérouté par certaines vrilles spectaculaires, en particulier les vrilles dites " agitées "); mais il avait eu déjà bien longtemps auparavant des liens avec l'Erprobungstelle. Remontons donc dans le passé...



Un dimanche soir, il descend d'Orly à bord d'une Caravelle d'Air France pour rejoindre Istres. Entrepris par le monsieur assis à ses côtés qui lui dit être Allemand et représentant en pommes de terre en cours de prospection, JMS pour des raisons de confidentialité que l'on peut comprendre, lui dit être lui-même commerçant dans le marché du vin (après tout pourquoi pas, JMS est Bourguignon).

Bref, les voici arrivés à Marignane, où très courtoisement JMS propose à ce monsieur de le déposer en voiture où il le souhaite... Ce Germain décidément très sympathique lui dit avoir rendez-vous à Istres dès le lendemain. Ça tombe bien, je m'y rends aussi dit JMS, joignez-vous donc à moi ! Arrivant à Istres à une heure tardive, JMS lui propose de trouver une chambre d'hôtel et se dirige donc chez " Le Gouverneur ", hôtel-restaurant local situé près de la Base militaire et d'Essais en vol d'Istres (cet hôtel en ces temps bénis, était un peu le pendant du " Pancho " à Edwards pour Chuck Yeager et ses comparses, avec des photos de tous les grands pilotes d'essais disparus...). Regard ahuri de notre quidam " Goth " quand il voit JMS se glisser derrière le comptoir (dame, à cette heure tardive, le tenancier se repose !). Et de lui tendre une clé sans plus de cérémonie... Il se dit probablement que ce Français ne lui a pas tout dit et qu'il exerce sûrement un autre métier (à moins que ce soit " ils sont vraiment fous " ces Gaulois, Ach !).

Toujours est-il que le lendemain matin, JMS et ce Germain se retrouvent au petit déjeuner chez " Le Gouverneur " : JMS l'invite à sa table, car il ne connaît pas cet hôtel ni peut-être les coutumes de la convivialité française. Ils en viennent donc à échanger quelques menus propos autour du café et ils découvrent ensemble qu'en réalité, ils se rendent tous les deux au même endroit, c'est à dire sur la Base aérienne. Bon, se dit JMS, après tout, ce jovial et très sympathique monsieur doit aller essayer de vendre quelques pommes de terre chez l'intendant de l'organisme nourricier de l'Erprobungstelle : c'est ce que l'on dit, non, Kartoffel-Salat, pourquoi pas ? Et notre Allemand de se dire lui-même que ce Français essaie, lui, de placer peut-être ses vins à quelques mess de la Base, c'est vrai qu'il y a au moins quatre mille personnes à l'époque sur le site, Warum nicht ? Ce faisant, il accepte à nouveau la proposition de JMS qu'il trouve décidément très prévenant, de le conduire sur la Base...

Quelques instants plus tard, ces deux compères se retrouvent dans la Maison Dassault, très surpris. Gros éclat de rire : - " Ach, ces Français, groß Filous ! ", quand l'un avoue être le Herr Doktor Ingenieur Karl Lehné (Ancien des Junkers JU-88 dans la Luftwaffe pendant la guerre) et qu'il travaille actuellement sur le programme de germanisation du Lockheed F-104, et que l'autre lui dit être JMS et lui explique ce qu'est sa fonction locale... Il n'en faudra pas plus pour en faire de très grands amis pour la vie. Notre ami Karl (surnommé Karl der Große tant il en imposait - et en particulier par la taille de son ventre dans la Lederhose qui lui faisait

dire en rigolant : pas " Knüppel am Bauch ", mais " Bauch am Knüppel " - pas " manche au ventre " mais " ventre au manche " !)

Karl Lehné et JMS ont malheureusement disparu l'un et l'autre depuis quelques années, mais nul doute que là-haut ils se racontent encore des bons coups !

JMS aux commandes du Mirage IV 1 à Melun-Villaroche, le 23 mai 1967 pour le premier vol d'essai avec deux réservoirs de 4000 litres - " le manche battait dans la main " : cette configuration ne sera pas retenue en série. Le Mirage IV A43 effectua aussi un vol de contrôle aux mains de JMS avec deux réservoirs de 4000 litres à Melun-Villaroche, le 21 juillet 1967. JMS essaya aussi le Mirage IV A-02 avec deux bidons de 3000 litres le 9 novembre 1968, en recherche de turbulence...



Mirage IV 1 avec deux réservoirs de 4000 litres



Mirage IV A43 avec deux réservoirs de 4000 litres



Mirage IV A43 avec deux réservoirs de 3000 litres

JMS totalisa 258 h 15 de vol en essais sur les Mirage IV, Mirage IV A et Mirage IV P

29 mai 1967 : JMS décolle de Melun-Villaroche pour la première fois le Mirage 5 J. 1 pour un vol d'essai "domaine" avec quatorze bombes et deux " RPK ". La vitesse atteinte lors de ce premier essai est de 500 kt / Mach 0,85, le facteur de charge enregistré est de $n = 4$ et le taux de roulis atteint est de $80^\circ/s$. C'est ce Mirage 5 qui sera présenté par Elie Buge au Salon du Bourget 67.



Mirage 5 J. 1



Mirage 5 J. 1



Mirage 5 J. 1



Peut-être parce que nous sommes encore un peu sous le coup de l'accident de René Bigand, le show Maison au Salon du Bourget 67 n'est pas d'un très grand cru. Le Mirage F2 de Jean Coureau manque un peu de maniabilité ; je me trompe de piste lors de mon passage initial, avec un Mirage III ; pour couronner le tout, Elie Buge efface le train du Mirage 5 à l'atterrissage sur la marche de l'entrée de piste 25 qui a déjà coûté un Hustler à l'US Air Force. Il voit les quatorze bombes rouler sur la piste, devant lui... Monsieur Dassault se fâche : " les pilotes sont trop bien nourris " ! Nous nous rattraperons par la suite. Les Israéliens n'auront jamais leurs Mirage 5, car entre-temps a eu lieu la guerre des Six Jours et le Général de Gaulle décrète l'embargo.

La Maison est dans une mauvaise passe. L'Armée de l'air ne jure que par le futur Jaguar de Breguet et ne veut pas entendre parler du F1. L'affaire se résoudra plus tard par la fusion des deux sociétés : le Mirage F1 sera commandé comme intercepteur (alors que c'est surtout un excellent avion Air-Sol), et les missions d'attaque resteront confiées au Jaguar.

Le 8 novembre 1967, c'est au tour d'Elie Buge de disparaître, au cours d'un simple convoyage de Mirage III à Biarritz. La piste n'est pas très longue et Elie, pourtant fin pilote, éprouve une certaine appréhension. Il décide de faire un touch and go avant d'atterrir ; à la remise de gaz, il y a semble-t-il un décrochage réacteur ; l'avion, à faible vitesse, s'enfonce ; Elie saute de suite, mais il est déjà trop tard. Il touche le sol avant que le parachute ait pu suffisamment freiner sa chute. Il meurt peu après à l'hôpital.



La vie continue. Jean Coureau fait voler notre nouveau prototype à géométrie variable, le Mirage G, qui marche tout de suite très bien. Je suis lâché le 29 novembre, au vol 8. C'est un avion curieux : selon la flèche, on a un Ouragan, certes très chargé au m², ou un Mirage et il y a beaucoup de pétrole.



Equipe d'essais Mirage G



Mirage G (mai 1968)

Jean Coureau, aux commandes du Mirage G, lors de son cinquantième décollage à Istres, le 7 mai 1968.



JMS qui participa au développement du Mirage G-01, effectua le vol 8 entre autres et volera dans la configuration deux fois 1200 litres sous voilure à Istres, le 29 mai 1970 lors d'un vol domaine à Mach 0,8/400 kt avec de nombreuses pannes Alternateur " 1 ".



Mirage G en configuration trois bidons de 1300 litres

Mirage G en configuration trois bidons de 1300 litres



Il reprit les vols sur le Mirage G le 19 septembre 1970 pour un vol domaine, qualités de vol et performances, lors d'un essai d'emport de trois bidons de 1300 litres.



Les Américains qui l'évalueront, seront stupéfaits des qualités de ce Mirage. Ils feront d'ailleurs appel aux Français pour la mise au point des entrées d'air du F-111...

JMS effectua 35 h 15 de vol d'essais sur le Mirage F2-01 et 45 h 00 sur le Mirage G

Le Mirage 5

13 mars 1968. Show à Florennes avec le Mirage 5 J. 8. Le roi sera présent. Je demande au chef du Groupe de vol, le Commandant Terlinden, s'il y a des consignes particulières. Il me regarde d'un air étonné : - " Oh, bien, faut pas vous tuer ! ". Délicieuse simplicité des briefings de l'époque. Plafond médiocre : 3500 ft. Je décide quand même de placer la série beau temps. En boucle, à 5200 ft, je passe brièvement dans le ciel bleu avant de replonger dans la couche, sans doute sans cadencer suffisamment car, " en-dessous ", il me faut tirer vigoureusement pour passer. Heureusement, la piste de Florennes est située en contrebas par rapport aux hangars et tout va bien. Clou du spectacle : l'arrivée du Ministre de la Défense Nationale, Monsieur Charles Poswick, dans un Fouga qu'il pilote lui-même. Une autre fois, il saute en parachute et arrive à la tribune avec la voile sous le bras !



Premier vol du Mirage 5P. 1 aux mains de JMS à Melun-Villaroche, le 5 avril 1968 et démonstration pour le chef d'Etat-Major de la Fuerza Aerea del Perú le 16 avril suivant...



Le Ministre de la Défense de Belgique Charles Poswick se fait expliquer par JMS les commandes du poste de pilotage et les caractéristiques du futur avion de la FAB (Force Aérienne Belge), avant d'effectuer lui-même un vol d'information à bord d'un Mirage III B...



Mirage 5 P. 1



Mirage 5 P. 1



Mirage 5 P. 1



Mirage 5 P. 1

Le Mirage 5P. 1 à Melun-Villaroche lors du premier vol aux mains de JMS, en passage devant la Tour de contrôle, le 5 avril 1968.

Juillet 1968. Après la mise au point du Mirage 5 P à Melun-Villaroche et parlant couramment l'espagnol, je suis envoyé au Pérou pour réceptionner les premiers avions et assurer le lâcher des pilotes péruviens, dans une atmosphère très sympathique et enthousiaste (il faut avouer que les Péruviens n'ont été qu'en rapport avec des fournisseurs américains jusqu'ici : ils en sont un peu lassés car ceux-ci ne font même pas l'effort de parler leur langue). Cela se termine le 28 Juillet par un show à Lima à l'occasion de la Fête Nationale : passage à trois avions sur le palais présidentiel, puis, sur demande des Péruviens, je reviens survoler la baie à 1000 ft en supersonique, le long de la plage du quartier chic de Miraflores ; je redresse dans la brume et j'aperçois en face l'autre rive, avec le Cercle Naval et ses grandes baies vitrées, qui volent en éclat... Enfin, voltige à l'Ecole de l'air de Las Palmas, dont le bâtiment principal ressemble fort au BDE de Salon de Provence. Le terrain est entouré d'un grand mur, comme toutes les Bases de la Fuerza Aerea del Perú. Je bénéficie d'un trou dans la couche de strato-cumulus qui dure une heure, exceptionnel en cette saison où Lima est couvert de nuages de façon continue pendant six mois. Passant assez bas, dans les coups de PC, l'avion soulève la poussière le long du mur, comme le taureau dans l'arène. Olé !



JMS au milieu de ses " élèves " : Velarde " el Chino ", Augusto Romero (Locario), Gonzalo, Faura (qui se tuera en voiture en France) et Burga



Mission au Pérou au mois de juillet 1968 : Trois semaines d'un dur travail, mais intéressant parmi les sympathiques pilotes de la Fuerza Aerea del Perú.



Mirage 5 P codé 182



Cérémonie de la bénédiction des Mirage 5 P par l'archevêque de Lima, en présence du Président de la République, Monsieur M. Belaunde. A Lima, le 28 Juillet 1968 (Fête Nationale)



Jérôme Résal réceptionne le Mirage 5 P. 2 à Mérignac en mai 1968



27 septembre 1968 à Melun-Villaroche : premier vol d'Astérix qui est le Mirage 5 J. 2 aux mains de JMS ; celui-ci est équipé de moustaches, fixes dans un premier temps dans la version 1, dans le but de favoriser les basses vitesses

Les trente premières secondes de vol sont franchement désagréables, dans un bon " buffet ", avec des oscillations transversales qui rappellent de vieux souvenirs de Mirage III V et un gauchissement hypersensible... En cours de mise au point, nous essayerons plusieurs versions. Le Mirage III R344 sera pourvu

de moustaches rétractables, en vue de l'application en série. Le 13 juin 1969, je décolle cet avion équipé de deux bidons de 1300 litres. Pendant la prise de vitesse, je coupe l'amortisseur de tangage pour étudier la réponse sur cet axe, mais l'avion part à cabrer sans que je puisse arrêter le mouvement, même en poussant à fond sur le manche. Je réussis heureusement à réenclencher l'amortisseur en ramenant brièvement le manche en arrière pour revenir à l'intérieur de la plage de sécurité des volets compensateurs, et tout rentre dans l'ordre.

" J'ai connu cet avion dans sa première phase de développement quand nous l'avions appelé " Astérix " à cause de ses moustaches fixes. Ces moustaches avaient pour but d'améliorer la portance à l'avant aux basses vitesses, de façon à ce que les élevons, les surfaces de contrôle, qui étaient à l'arrière de la voilure soient davantage braqués vers le bas au moment de l'approche et de l'atterrissage ce qui permettait d'augmenter le coefficient de portance et, donc de réduire la vitesse d'environ 25 à 30 kt, ce qui était considérable. C'était un peu le défaut du Mirage III E, car pour qu'il puisse emporter de lourdes charges sous la voilure, nous avons été amenés à avancer le centrage de l'avion, si bien que cela imposait des vitesses d'approche élevées. Pour réduire ces vitesses d'approche, nous avons donc imaginé ces moustaches qui permettaient " d'avancer le manche dans la cabine " ce qui augmentait le coefficient de portance. Ensuite, ces moustaches ont été rendues rétractables puisque l'avion évoluait comme un Mirage III normal dans le reste du domaine de vol. Ces moustaches se rétractaient donc dans le nez devant le pilote. C'est ainsi qu'a été construit le Milan qui était en quelque sorte l'avion opérationnel qui utilisait les moustaches mises au point initialement de manière fixe. La manœuvrabilité à basse vitesse était modifiée puisque nous avons un coefficient de portance plus élevé, ce qui permettait de faire des virages en approche plus serrés, qualité réclamée en particulier par les Suisses pour évoluer au milieu de leurs vallées. Lorsqu'on décolle au milieu de deux montagnes avec une autre montagne en face sur un terrain relativement court, il est certain que l'avion après le décollage, même avec ses charges opérationnelles, doit pouvoir virer et revenir en sens inverse pour dégager l'axe de la vallée"...

Les moustaches fixes furent tout d'abord " maquettées " sur le Mirage III A-09, avant d'être essayées en vol sur un Mirage 5 mis à disposition par les Israéliens. C'est ainsi que JMS décolla pour la première fois de Melun-Villaroche le 27 septembre 1968 sur le Mirage 5 J. 2 équipé de moustaches fixes.

JMS était également aux commandes du Mirage III RD363 mis à disposition par l'Armée de l'air, le 31 octobre 1968 à Melun-Villaroche; ce dernier avait été équipé aussi de moustaches fixes pour être présenté à une équipe d'évaluation suisse aux ordres de Monsieur Fernand Carrel, pilote d'essais et futur commandant de la Troupe d'Aviation. JMS : " L'avion décolle à 150 kt et le " buffeting " jugé acceptable (bien atténué depuis le calage des moustaches à 19° au lieu de 15° et avec les fentes bouchées) n'apparaît que vers 325 kt; ce buffeting diminue vers 20 000 ft et Mach 0,73. La marge de manœuvre est de $n = 4$ à 310 kt. L'avion est très agréable en voltige, il me rappelle l'Etendard IV M "...



Mirage III R344 Milan 01

Le Mirage III R344 (autrement appelé Milan 01), équipé des premières moustaches mobiles et avec deux réservoirs de 500 litres, décolla pour la première fois de Melun-Villaroche, aux mains de Monsieur Jean Coureau, le 24 mai 1969. Il était accompagné pour ce vol d'identification par le Mystère 20. 01 aux mains de JMS. Ce dernier effectua ensuite un vol "domaine" sur le Mirage III R344 en lisse jusqu'à 500 kt, et 300 kt avec les moustaches.



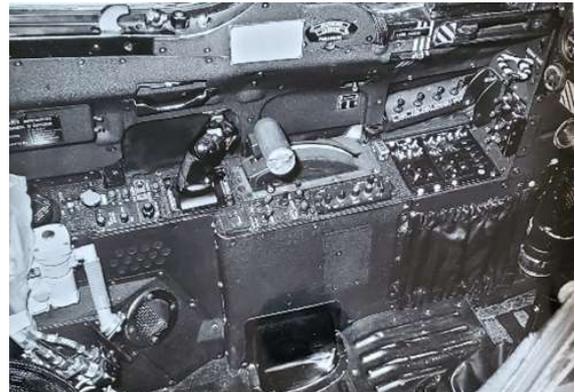
Cliché du 11 octobre 1968 à Melun-Villaroche : premiers essais d'Astérix (le Mirage 5 J. 2) aux mains de JMS en configuration 2 × 1700 litres vides.



L'avion définitif, le Milan S-01 (ex-Mirage III E589 mis à disposition par l'Armée de l'air) décolla pour la première fois lui aussi de Melun-Villaroche le 29 mai 1970, aux mains de Monsieur Guy Mitaux-Maurouard



Planche de bord



Banquette gauche



Banquette droite

Maquettage de la cabine du Milan S-01

JMS effectuera 911 h 20 de vol d'essais sur Mirage III et 5 de toutes versions et 11 h 20 plus tard sur le Mirage III NG-01

Le Mirage F1-02



La maquette d'aménagement du Mirage F1-02 en 1968



Planche de bord



Banquette gauche

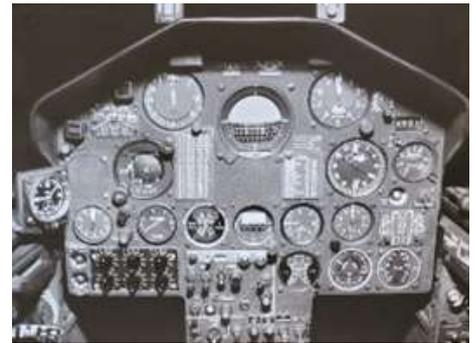


Planche de bord



Banquette droite

Séance de maquettage initial du panneau central du prototype Mirage F1-02 : on aperçoit en arrière-plan la maquette de construction du Mirage G à Saint-Cloud. Maquettage des panneaux du Mirage F1-02, le 16 octobre 1969.



Cinématique de manœuvre du train principal, le 15 janvier 1971



Premier atterrissage du Mirage F1-02 aux mains de JMS à Istres le 20 mars 1969, sans les quilles anti-roulis qu'on lui connaîtra par la suite...

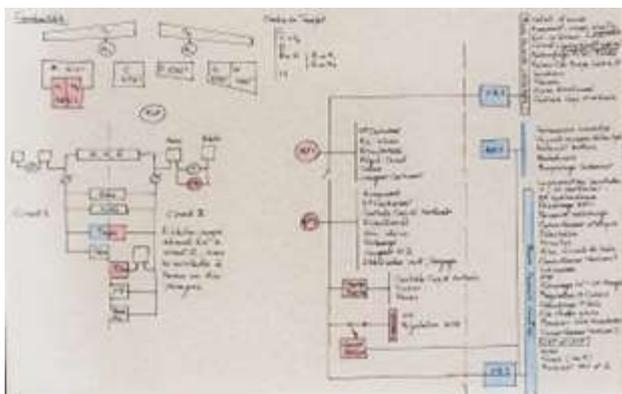
Jean Coureau, nommé chef pilote depuis les débuts très brillants du Mirage G, me propose fort élégamment de prendre en compte le Mirage F1, qui renaît de ses cendres, ce que j'accepte d'enthousiasme car depuis la fin malheureuse du Mirage III V, je ronge mon frein. La Strasse entérine, et c'est ainsi que le 20 mars 1969, je décolle pour la première fois le Mirage F1-02 qui est sensiblement différent du -01. Je me sens de suite à l'aise dans ce magnifique petit avion. Mach 1,5 au vol 2 le lendemain, Mach 2 dès le vol 3. C'est une remarquable réussite technique, mais il faudra attendre longtemps avant de faire admettre la valeur du F1 par certaines instances de l'Armée de l'air. Le vol 4 est effectué par Jean Coureau. Aussitôt après, Jean-François Cazaubiel m'annonce un show pour le vol suivant, devant un représentant de la Commission des Finances. C'est ainsi que le 2 avril, je vais m'entraîner hors de vue pendant dix minutes pour prendre la mesure de l'avion en virage, boucle et tonneau à basse altitude avant de revenir sur la piste montrer mon prototype encore bourré de limitations.

Le 20 mai, Jean Coureau et moi manquons chacun à notre tour de casser le F1-02. En voici les circonstances : je dois effectuer un passage à la Tour à très basse vitesse pour étalonner l'installation anémométrique ; mais la lenteur de reprise du réacteur 9K31 à ce stade fait que j'évite d'extrême justesse un enfoncement fatal. L'après-midi, J. Coureau réédite le même exploit ! Heureusement, en série, le temps de réponse du réacteur sera très sensiblement amélioré.



Show du Bourget en juin. Je présente le Mirage F1, qui est très agréable en voltige. On tire facilement des tonneaux longs comme la piste, les commandes sont légères et précises : un avion de pilote. Le Général Ezanno, content de mes loopings, me recommande pour la Légion d'Honneur. J'avais vu pour la première fois le Colonel Ezanno à l'Ecole de l'air, à l'occasion du baptême des Promotions. Il était alors je crois Inspecteur de la Chasse. Il arrive en Mosquito, avion qui conserve encore l'auréole de la guerre, et s'offre un boum absolument extraordinaire à l'atterrissage - d'aucuns prétendent qu'il est bien remonté à trente mètres ! - Telle est la cote du Colonel que nous en concluons que l'atterrissage du Mosquito est certainement très difficile... et, entrant dans l'amphi où tous les élèves se trouvent réunis, il attaque en déclarant : - " Et vous saurez, messieurs, qu'on ne juge pas un Chasseur à la qualité de ses atterrissages " !

3 octobre 1969. Je suis lâché sur Jaguar pour étudier les limites de manœuvre (le F1 a un problème de ce côté-là à ce stade). C'est un avion bien différent de ceux auxquels je suis accoutumé, et les réacteurs sont bien délicats. Je le retrouverai quelques années plus tard, en essais de vrille.



Circuits du Jaguar A-04



Banquette gauche



Planche de bord



Banquette droite



Pylône au bas du tableau central du Jaguar A-04

Maquettage de la cabine du Jaguar A-04, 3 juillet 1970

16 octobre. Serge Martin, chef-pilote de la SABCA m'offre un tour de F-104 G Starfighter. Une réponse réacteur assez remarquable (quatre secondes du réduit à la PC, à 1000 ft - 400 kt) en revanche, la boucle passe plutôt mal, bien qu'on utilise les volets, et gare au stick pusher à basse altitude ! Quelle différence avec les avions de la Maison, là aussi !

24 octobre. Show devant Juan Carlos d'Espagne, qui n'est pas encore Roi. Séance de voltige habituelle. Lors du passage final, en entourant les visiteurs, assez bas pour montrer l'extrados de l'avion, Juan Carlos jette son chapeau en l'air, comme dans une course de " toro " - Olé !

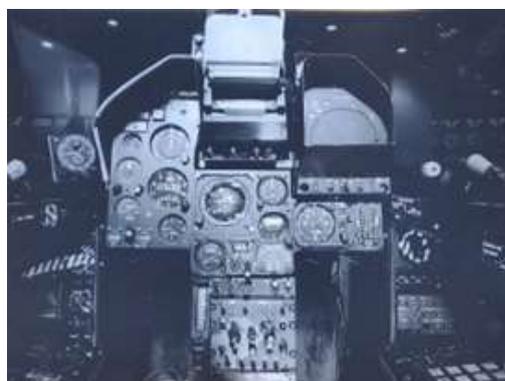


Présentation du Mirage F1 au roi d'Espagne Juan Carlos

Quel plaisir de présenter un tel avion !

L'année 1970 voit la visite de nombreuses missions étrangères qui viennent évaluer nos nouveaux avions - Mirage G, Mirage F1 - ce qui ne va pas sans quelques gags. Une mission rouleur du Mirage F1 qui se termine par un vol... trains et volets sortis bien au-delà de la vitesse limite, sans beaucoup de pétrole, parce que le pilote ne sait plus couper la PC ; le pilote qui se rue sur la vitesse limite du Mirage G et à qui on propose de couper la PC : " Say again, I can't hear you " !...

Et puisque nous y sommes, comment ne pas évoquer le pilote sud-africain qui, sur Mirage III, quelques années auparavant, décolle et monte en PC Maxi face à un cumulonimbus situé sur Marseille et qui ne trouve le loisir de passer sur la fréquence de l'Approche qu'en arrivant à 38 000 ft. Le pilote finlandais, toujours sur Mirage III, qui ne parlait que finlandais et russe, perdu dans la brume, survole le terrain à 600 kt sans le voir alors que les jaugeurs baissent rapidement, et le temps de transmettre l'information par le truchement de l'interprète, il est déjà loin... Il faut dire que la performance du Mirage III en PC est assez bonne puisque l'un de nos pilotes, au cours d'un de ses premiers vols, décolle, monte et accélère en PC - soudain sur la radio - " J'ai loupé le top Mach 1 ; rappellerai à 2 " ! En fait, il voulait dire Mach 1,1 et 1,2, mais il fallait faire vite.



Maquettage du Mirage F1 de série, le 16 février 1970



JMS et son œil malicieux, aux commandes du Mirage F1-02 (ce casque est conservé au Musée Européen de l'Aviation de Chasse à Montélimar)



Mirage 5 BA-01 aux mains de JMS, au décollage Melun-Villaroche le 7 octobre 1970 (essai radio-altimètre en configuration deux réservoirs de 1700 litres sous voilure et un 1300 litres au point central)

L'hirondelle



Le magnifique MD-320 Hirondelle

Le MD-320 Hirondelle sur lequel JMS avait volé le 9 juin 1970 entre Melun-Villaroche et Bordeaux, fut mis au point par Hervé Leprince-Ringuet.

Développé à la fin des années 60 afin de remplacer les vieillissants Beechcraft 18, Douglas DC-3 Dakota et autres Dassault MD-312 encore en service dans les armées, ce biturbopropulseur avait un fuselage dérivé de celui du MD-415 Communauté et ses ailes de celles du Mystère 20. Très fin et aux très belles lignes, il volait à 500 km/h, avait une autonomie de 3 000 km comme celle du Mystère 20 (qui volait lui à 800 km/h), mais coûtait deux fois moins cher... Quel merveilleux avion cela aurait été, s'il avait connu la série ! Mais voilà, à l'époque, l'Armée de l'air avait expliqué que l'ère était désormais à la réaction... Tout cela, après avoir refusé aussi des Beechcraft King Air, pour hériter finalement d'Embraer EMB-121 Xingu à hélices (et donc la Maison Beechcraft était assez mécontente aussi) : l'histoire, hélas !

À la suite de l'arrêt de ce programme, Hervé Leprince-Ringuet avait écrit directement à Feu Marcel Dassault, faisant fi de la hiérarchie, pour dénoncer l'arrêt des essais de cet avion pourtant très réussi. Monsieur Dassault lui avait vertement répondu qu'il était encore le Patron chez lui... Ce bel oiseau disparaîtra malheureusement beaucoup plus tard dans l'incendie d'un hangar des réserves du Musée de l'air du Bourget où il était stocké, en attendant des jours meilleurs pour être exposé aux vues du public...

13 janvier 1971. Jean Coureau s'entraîne en voltige à basse altitude sur le Mirage G en vue d'un show qui doit avoir lieu le lendemain. Il se produit plusieurs petits incidents électriques puis, tout à coup, ailes déployées, l'avion part en tonneaux de plus en plus rapides que le pilote ne peut contrer. Le nez s'abaisse. A peine quelques secondes avant l'impact, Jean Coureau s'éjecte alors que par chance le siège est orienté vers le haut. Il touche le sol quand le parachute vient de s'ouvrir.



Daniel Saget (un homonyme) aux commandes du Mirage III R304, photographie les trois Mirage F1 de présérie lors d'une boucle avec sa caméra oblique à Istres, le 26 avril 1971 : Jean Coureau est leader sur le 03, JMS est à sa gauche sur le 02 et Hervé Leprince-Ringuet à sa droite sur le 04 (notez la différence des becs de bord d'attaque qui ont fait l'objet de nombreux essais d'optimisation)

26 avril 1971. Vol de patrouille pour photos avec les trois prototypes du Mirage F1 leadés par le même Coureau. A droite H. Leprince-Ringuet et moi-même à gauche. Les photos sont prises par le Commandant Daniel Saget, de la Recco. Le morceau de gloire est le looping final. Nous partons à 550 kt, en tirant un petit 3 g - facile ; en revanche, en arrivant au sommet, il ne reste plus beaucoup de badin et je vois HLR littéralement " tomber " - mais les photos sont bonnes. Les caméras obliques ne sont pas particulièrement adaptées à la photo en looping mais le commandant Saget est un artiste.



Henri Suisse est aux commandes du Mystère 20. 01 pour les photographies à plat des trois prototypes du Mirage F1 ...



Le Commandant Daniel Saget (un homonyme) sur le Mirage III R304 et JMS sur le Mirage F1-02 à l'issue du vol à trois Mirage F1



JMS aux commandes du Mirage F1-03 agressif en passage à la Tour à Istres, le 19 mai 1971 (vol domaine 550 kt / Mach 0,9 avec deux réservoirs de 1200 litres sous voilure, quatre bombes de 400 kg au point central et deux Magic 550).



JMS aux commandes du Mirage F1-03 en accompagnement du Mercure 01 au moment du décollage, pris en photographie par Gérard Joyeuse à Istres, le 24 juin 1971

Anecdote

Lors du Salon de Turin qui eut lieu du 12 au 15 juin 1970 (à l'occasion de la première présentation officielle du Mirage F1. 02 en Italie), à cause de la circulation très dense, JMS commençait à s'impatienter devant le portail d'entrée de l'aéroport pour rejoindre au plus vite son appareil ; l'heure du show approchait à grand pas. Mais l'agent en faction ne se montrait pas du tout pressé... Et aussi nonchalant, de répondre à JMS qui lui expliquait la situation : " Ma, le Miraze F1, il né voléra pas "...

Pour le retour sur Istres à l'issue de ce Salon de Turin, JMS avait rempli son plan de vol en indiquant très réglementairement (et probablement avec une pointe d'humour) dans la case 15 (celle de la Vitesse Propre) : " N1000 "... Il faut savoir que l'usage pour indiquer la Vitesse Propre dans cette case 15, est d'y inscrire soit la vitesse propre en nœuds marins (ici mille nœuds) pour des vitesses modestes, soit le Mach pour des vitesses plus élevées (ce qui était manifestement le cas ici). Imaginons la tête des contrôleurs d'un aéroport civil pas vraiment coutumiers de ce genre de performance ! Ben, Dame, JMS entendait simplement réaliser un vol d'essai lors de ce convoyage retour sur Istres en large supersonique, afin d'engranger quelques points d'essai supplémentaires. D'ailleurs ce vol se termina à 50 000 ft et Mach 2...



Show du Mirage F1-04 aux mains de JMS à Saint-Trond (Sint-Truiden), le 20 juin 1971

JMS effectua 666 h 20 de vol d'essais sur Mirage F1 de tous types