

PRENDRE L'AIR

Survol Souvenirs de Paul Badré (1906 - 2000)



(Collection J Badré)



(Collection J Badré)



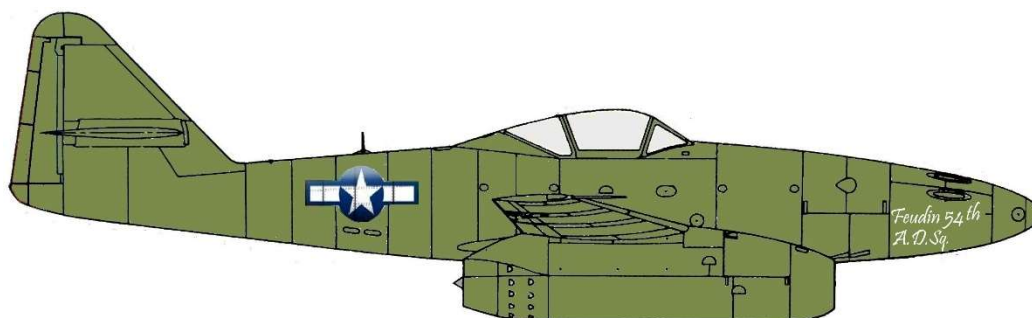
(Collection J Badré)



(Collection J Badré)



Glenn Martin B-26 " Marauder " (© World War Photos)



Messerschmitt Me-262 1 A1 " Feudin 54th A D Sq " Wn 111367 Melun-Villaroche le 16 juin 1945 (© Auteur)



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

Hors-Série N° 14

Août 2026

Contact

Rond-Point René Ravaud 77550 Réau
Tél : 01 60 59 72 58 Mail : <https://aams.museum>

Sommaire

<i>Message de la rédaction</i> Jacques Daniel	3
<i>Le mot du président</i> Jean-Claude Dufloux	3
<i>Préface</i>	4
<i>Aéronautique militaire (1929 - 1935)</i>	5
Ecole d'Application de l'Aéronautique de Versailles	
Ecole de pilotage d'Avord	
21 ^{ème} Régiment d'aviation, Essey-les-Nancy	
Stage de météorologie et de navigation aérienne	
Reprise des activités en escadrille	
<i>Centre d'Essais des Matériels Aériens (CEMA) (1935 - 1940)</i>	21
Essais de l'autogyre Cierva C.30	
CEMA : hiver 1935 - 1936	
Lioré-et-Olivier LeO 45	
Transfert du CEMA à Orléans-Bricy	
Mission technique en Ecosse (décembre 1939 - janvier 1940)	
La Drôle de guerre : hiver 1940	
La Bataille de France	
<i>Forces aériennes françaises libres FAFL (1943 - 1944)</i>	51
Groupe de bombardement moyen 2/52 " Franche-Comté "	
Afrique du nord : Télergma, Châteaudun-du-Rhumel	
Missions de guerre au-dessus de l'Italie et de la Provence	
<i>Mission M.I.S.T. - Evaluation des Messerschmitt Me-262, Dornier Do-335 et Gloster Meteor F Mk.3</i>	66
<i>Département des Essais en vol SNECMA (1946 - 1948)</i>	74
<i>Société Nationale de Construction Aéronautique du Sud-Ouest (SNCASO) (1948 - 1957)</i>	77
<i>Société Française d'Entretien et de Réparation de Matériel Aéronautique (SFERMA) (1957 - 1969)</i>	81
<i>Repères sur la carrière Paul Badré</i>	88
<i>Liste non exhaustive des aéronefs pilotés par de Paul Badré</i>	89

Message de la rédaction

Dans le cadre des autobiographies consacrées aux anciens pilotes d'essais de la SNECMA, voici un document relatant la carrière aéronautique de Mr Paul Badré (1906 - 2000), polytechnicien (Promotion X 1926) et pilote titulaire de plus de 3 000 heures de vol. Tout d'abord pilote militaire de l'Armée de l'air, dans le bombardement, il fait, dans la seconde moitié des années 1930, une brillante carrière de pilote d'essais au Centre d'Essais des Matériel Aériens (CEMA) de Villacoublay. Prédécesseur du Centre d'essais en vol (CEV), le CEMA qui étend alors ses activités aux moteurs et équipements, évalue des bombardiers, des chasseurs mais aussi des avions civils, français et étrangers. Au cours de la seconde guerre mondiale, il entre dans la Résistance puis participe, à partir de 1943 aux combats au-dessus de l'Italie et la France à la tête du groupe de bombardement moyen GBM 2/52 " Franche-Comté ". Après son tour d'opérations, il est affecté au bureau des matériels nouveaux à l'Etat-Major de l'Armée de l'Air, un poste qui lui permet d'être le premier pilote français à voler sur Messerschmitt Me-262 à Melun-Villaroche, le 16 juin 1945.

Après le conflit, en novembre 1946, il entre à la SNECMA pour mettre en place le Département des essais en vol tout d'abord installé à Villacoublay puis à Villaroche, l'année suivante. Il part à la retraite, en 1971, au terme de plus de 40 ans d'une carrière riche et variée.

Ce témoignage inédit, qui apporte un point de vue singulier sur les débuts du motoriste Safran, va peut-être vous surprendre avec ses anecdotes, parfois étonnantes. Extrait d'un ouvrage écrit spécialement pour son cercle familial et ses amis en 1971, ce numéro Hors-Série évoque sa vie sous l'uniforme, et bien sûr les différents épisodes de sa carrière professionnelle à la SNECMA ou ailleurs... Volontairement, il n'est relaté ici que les épisodes de sa vie professionnelle centrés uniquement autour de sa carrière aéronautique : ses activités au sein de la Résistance, bien qu'élogieuses, n'étant pas relatées.

Mr Jean Badré, l'un de ses fils, également pilote et ancien commandant de bord sur Boeing 747-400 chez Air France, a bien voulu faire part aux lecteurs de notre revue de son livre autobiographique retraçant toute sa carrière aéronautique et notamment celle de directeur du département d'Essais en vol chez SNECMA, entre novembre 1946 et juillet 1948.

Edité originellement en version papier sous le format 21 x 20 cm, son ouvrage comporte 308 pages dépourvus de photos.

Le mot du Président

Si je vous dis pêle-mêle 2/52 Franche-Comté, X26, résistant, Me-262, CEMA Villacoublay, Snecma, SNCASO, SFERMA, Maroc Aviation, ...

Vous découvrirez dans ce numéro 14 hors-série qui se cache derrière toutes ces informations.

Bel été.

Le Président
Jean Claude DUFLOUX

" Prendre l'air " est une revue semestrielle de l'Association des Amis du Musée Safran (AAMS) dédiée aux matériels aéronautiques et spatiaux conçus, développés - en propre ou en coopération - et produits par le groupe Safran. Paraissant depuis janvier 2019, elle couvre toutes les périodes de l'histoire des matériels et équipements des différentes composantes du groupe depuis plus de 120 ans. Certains sujets sont développés sur plusieurs numéros. Imaginée par une équipe de spécialistes référents dans leur domaine, la revue qui se présente sous un format A4 comportant entre 60 à 80 pages, propose au lecteur un itinéraire constitué d'articles illustrés de nombreuses photographies en noir et blanc ou couleur, de dessins, d'écorchés, voire de profils en couleur.

Parallèlement à cette publication bi-annuelle, des numéros Hors-Série sont également édités. Sous la forme de monographies chaque numéro traite les différents types de moteurs, des aéronaves bancs d'essais volants des propulseurs, des évolutions technologiques mais aussi des biographies d'anciens pilotes d'essais de la SNECMA.

Les articles et illustrations publiés dans cette revue ne peuvent être reproduits sans autorisation écrite préalable.

Préface

En 1939, au début de la guerre, je pensai qu'il était temps de noter mes souvenirs d'enfance et de jeunesse, avant qu'il ne soit trop tard, et j'écrivis presque d'un trait tout ce qui se rapportait à la période de 1910 à 1932.

Après l'Armistice de 1940, j'entrepris un travail analogue pour la période de septembre 1939 à juin 1940, et aussi pour mon activité au Centre d'essais en vol, de 1935 à 1939 (y compris un récit séparé de mon voyage en Extrême-Orient en mars 1939).

Durant l'été 1943, me trouvant en Algérie, je notai mes souvenirs de Résistance, de janvier 1941 à novembre 1942.

Enfin, de novembre 1942 à novembre 1944, je pris l'habitude de noter presque chaque jour, dans un cahier d'écolier, des événements survenus et mes diverses actions. À part la période de 1932 à 1935, je possède donc une documentation qui peut servir de base satisfaisante aux mémoires de ma vie que j'ai toujours eu l'intention d'écrire un jour. Elle couvre, en tout cas, la partie que je trouve la plus intéressante.

Par ailleurs, de nombreuses archives familiales, écrites et iconographiques, sont maintenant en ma possession et me permettent une meilleure compréhension de tous mes antécédents familiaux et de ma prime jeunesse. Je possède, en particulier, les agendas quotidiens de ma grand-mère de 1913 à 1929, qui me permettent de fixer de façon très précise bien des événements ou des personnes dont, après cinquante ans, le souvenir s'était très estompé.

Enfin, deux récentes visites à Risholtz m'ont permis de remettre dans leur cadre des documents (inventaires, comptes, etc.) que je n'aurais, sans cela, guère pu exploiter.

Il ne me reste plus, donc, qu'à me mettre au travail.

Versailles, le 26 avril 1971

Paul Badré

Aéronautique militaire

Ecole d'Application de l'Aéronautique de Versailles

Après un mois de septembre passé à Colmar, j'arrivai à Versailles au début d'octobre 1928. J'avais déjà retenu au mois de juin une chambre dans un hôtel meublé, rue Ménard, près de la poste et aussi des petites écuries où se trouvait installée l'École d'Application de l'Aéronautique. Un certain nombre de mes camarades logeaient aussi là, en particulier Hesse, Borel et Lecarme.



Vêtu donc d'un uniforme tout neuf de sous-lieutenant, je fis mes débuts officiels d'aviateur en ce mois d'octobre. Ayant touché ma première solde (1) et une indemnité d'équipement, je me crus très riche et je me mis de suite à faire des économies pour faire, un jour, l'emplette de la moto de mes rêves. La vie à l'Ecole d'Application à Versailles n'était guère agréable. Les cours étaient longs et ennuyeux, les professeurs et instructeurs peu compétents et plutôt désagréables et, surtout, on ne volait guère à Villacoublay où étaient abrités nos avions. L'hiver fut particulièrement froid et l'on se souvient encore du Mardi Gras 1929 où le grand canal gelé était couvert de milliers de patineurs.

Je me liai, en plus de mes camarades de l'X, avec quelques saint-cyriens qui partageaient nos études. Je ne cite que ceux qui sont morts et furent pour moi de grands amis : Laurent dit " Nénesse ", mort en 1940 d'un accident ; De Guil, Peyrègue et Pépin, tués en 1940 ; de Carné, mort en 1966. Comme nous, ils trouvaient longs ces mois de chrysalide et aspiraient à l'école de pilotage qui nous donnerait, enfin, des ailes à nous.

Les vols reprirent un peu au printemps et les Breguet 14 et 19 et les Farman Goliath nous emmenaient de temps en temps dans les environs. Je connus ainsi Longjumeau, Rambouillet, Chevreuse, toute la banlieue ouest, vue ainsi du ciel, avant que j'aie la sillonner par la voie de terre. Au mois de mai eurent lieu les préparatifs du départ général à Avord pour les exercices d'application à l'issue desquels devait nous être délivré notre brevet d'observateur. J'avais, depuis un certain temps, commandé une puissante moto belge, une 500 CV Gillet d'Herstal, qui me fut livrée alors que je commençais à en désespérer, la veille au soir du départ ! Malgré mon inexpérience totale de la question et naturellement sans permis ni assurance je l'enfourchai le lendemain matin, un beau dimanche, et en routé pour Avord.

Le détachement routier était assez important et hétéroclite, et tout le monde s'était donné rendez-vous à Orléans, au restaurant Jeanne d'Arc, sur la place du Martroi. Juste en arrivant et en m'arrêtant, par une fausse manœuvre, je heurtai légèrement et sans grand dommage la voiture de mon camarade de Carné (2). Après un déjeuner gai et bruyant, présidé par le capitaine péruvien Llona, qui participait mollement à nos études, on se remit en route. La traversée de la Sologne à 50 kilomètres à l'heure, à cause du rodage, sur la route rectiligne et en montagnes Tusses me parut interminable. Arrivé à Avord en fin d'après-midi, je fus très agréablement surpris car le camp en été et par beau temps, avec les bois qui l'entourent et les grands arbres qui le parsèment, n'est pas du tout désagréable.

Nous étions installés dans des baraques en planches tout au bout du camp et près de la piste nord-est où nous faisions nos vols. Ceux-ci étaient plus intéressants car on faisait de vrais bombardements, un véritable accompagnement d'infanterie, avec des fantassins venus exprès de Bourges, des missions photo, maintes fois recommencées car il fallait en réussir une complète de vingt-quatre plaques se recoupant, et certains durent bien souvent survoler la route rectiligne qui va de Bourges à la Charité-sur-Loire avant de pouvoir, des bribes de mission ramenées chaque fois, constituer un ensemble qui se tienne à peu près. Les tirs à la mitrailleuse en tourelle donnaient lieu aussi à bien des déboires, les vétustes mitrailleuses Lewis s'enrayant sans cesse, et l'on vit un jour le brave sous-lieutenant Gambert revenir au hangar complètement découragé, couvert de graisse et de cambouis, avec une mitrailleuse qu'il avait totalement démontée et dont les pièces, on plutât les débris, étaient en partie dans ses poches, en partie en vrac au fond de la carlingue du Breguet.

Le dimanche, les motos étaient mises à contribution et on partait en groupes vers Bourges, Nevers ou la Charité. À cette époque - 1929 - les routes, même nationales, étaient souvent dans un état affreux et les sorties en moto n'étaient pas de tout repos. La route de la Charité et celle de Nevers, en particulier, étaient effroyablement défoncées et c'est les reins en capilotade que l'on s'attablait devant un déjeuner dont l'excellence nous réconfortait vite. Les auberges berrichonnes à cette époque étaient toutes suprêmes pour la cuisine. Donc, dans l'ensemble, ce séjour de trois semaines fut très agréable. Il devait être suivi d'une semaine

à Orléans pour y participer à des réglages d'artillerie sur tirs réels au polygone de Cercottes. Je profitai des deux jours de battement entre les deux stages pour aller passer quelques instants à e partis pour Château Colmar avec ma moto dont le rodage était terminé. Après avoir longuement étudié l'itinéraire, je partis pour Château - Chinon, Autun, Châlons-sur-Saône, Dôle, Besançon et Belfort. Les ne rendirent guère plaisant routes, épouvantables dans le Morvan et entre Dôle et Besançon, ce long voyage et j'arrivai à Colmar complètement moulu. Il fallut en repartir dès le surlendemain pour Orléans. L'étape, quoique plus longue, fut moins fatigante, les routes étant plus convenables. Les solitudes désolées du plateau de Langres, entre Langres et Chatillon-sur-Saône, m'impressionnèrent d'autant plus que le temps était pluvieux et que de sombres nuages couvraient le ciel et faisaient paraître encore plus noirs les grands bois à travers lesquels serpente la route. La fin du parcours se fit avec un embrayage dont la poussière avait grippé la commande, mais je pus quand même atteindre Orléans sans incidents.

Le séjour à Orléans fut aussi fort plaisant mais c'était une fin de mois et tous les portefeuilles étaient vides, ce qui amena quelques restrictions aux promenades et aux bons dîners. Pour rejoindre Versailles, je passai par Chartres, dont je visitai la cathédrale, et par Dreux où je m'arrêtai une nuit chez ma tante Ernest Maire. Une fois à Versailles, je pus enfin passer mon permis de conduire (j'avais fait plus de 2 000 kilomètres) et nos examens de fin de stage avant de partir en permission. Profitant d'une après-midi de liberté au milieu de ces examens, je poussai, toujours en moto, une pointe jusqu'à Saint-Saëus où je n'étais pas retourné depuis 1913 et fis, au retour, une visite à nos amis Le Cottier à Pavilly, petite ville enfouie dans une vallée verdoyante près de Rouen.

Les examens de sortie terminés et mes brevets d'observateur en avion et en ballon obtenus, le samedi 12 juillet 1929 à midi, libre pour un mois.

Baptême de l'air

Chaque mercredi après- midi, les polytechniciens étaient autorisés à se présenter au 34^{ème} régiment d'aviation, au Bourget, et à faire un tour comme passagers dans les Breguet 19 qui, à ce moment-là, représentaient le plus moderne des avions de service. Je pris donc le mercredi après Noël, soit le 29 décembre 1926, par un temps plutôt gris, à la porte de la Villette, le car Berliet qui se dirigeait vers ce haut lieu de l'aviation française d'alors. Au groupe de reconnaissance tout au bout de la ligne des hangars, un capitaine fort aimable (3) me fit revêtir une combinaison de cuir, avec une fermeture éclair, alors dans toute leur nouveauté, qui me remplirent d'étonnement et sans parachute, car ce n'était encore guère l'usage, je m'assis sur la sangle en toile au fond de la tourelle du Breguet avec sur la tête un serre-tête graisseux et une paire de lunettes aux élastiques avachis.

La première impression fut, il faut l'avouer, peu agréable. Assourdi par le bruit du Lorraine 400 CV, écoeuré



Breguet 19 A2. 34^{ème} régiment d'aviation, au Bourget. Photo collection Albin Denis.

par la fade odeur d'huile de ricin, j'avais de plus à lutter contre le vent de l'hélice qui m'obligeait à tenir à deux mains serre-tête et lunettes pour les empêcher de s'envoler. Paris disparaissait dans une brume noirâtre qui, même à 1 500 mètres de haut, empêchait d'en rien distinguer. Je m'accoutumai cependant un peu et le pilote, à ma grande satisfaction, réduisit les gaz et descendit doucement pour me permettre de reprendre un peu mes esprits. Une fois revenu au sol cependant, la décantation se fit, l'envie de recommencer me prit et ma carrière fut définitivement fixée.

Notes de fin

- (1) Plus forte que celle de nos camarades sapeurs et artilleurs, qui s'élevait je crois à 1 100 francs par mois, tandis que nous, dès le premier vol effectué - et on nous le faisait faire immédiatement - elle s'élevait à 1 500 Francs.
- (2) La S.C.A.P. que je possède maintenant.
- (3) C'était, je crois, le capitaine Gibbon-Guilhem, retraité après la guerre comme colonel.

Ecole de pilotage d'Avord

Quelques jours plus tard, vers le 15 août 1929, les vacances finies, le tan-sad fut remplacé sur la moto par mes bagages et je pris la route vers Avord pour faire mon pilotage. Il faisait très beau et je suivis la route sur la digue qui borde la Loire jusqu'à Blois. C'est là que je traversai le fleuve, sur le vieux pont en dos d'âne qui a été, je crois, détruit en 1940 et remplacé par un neuf. Une route poussiéreuse mais assez lisse m'amena à Romorantin, après avoir traversé les paisibles bourgades de Mur de Sologne et de Cour Cheverny. De Romorantin à Vierzon, j'errai un peu au hasard par de petites routes à travers champs et bois et, une fois sur la grand route, je n'eus pas de difficulté à atteindre Avord, vers 8 heures du soir, avec un beau coup de soleil sur la figure et environ 600 kilomètres couverts depuis le matin, à peu près sans descendre de machine.

Tous mes camarades, je crois, étaient déjà arrivés et je pris possession du logement qui m'était affecté : deux pièces dans une baraque donnant, au centre du camp, sur un délicieux petit jardin rempli de fleurs et ombragé d'un sapin, et à deux pas du bâtiment du mess où nous prenions tous nos repas. J'ai gardé de mon deuxième séjour à Avord, des premiers temps en particulier, un souvenir absolument merveilleux. C'était la première fois que je me trouvais vraiment libre, astreint seulement à suivre la passionnante instruction du pilotage, sans examen à passer ou à préparer ni cours à suivre, l'escarcelle relativement bien garnie, pourvu d'un moyen de transport autonome et agréable. De plus, l'installation matérielle était relativement confortable et tout à fait conforme à mes goûts, plutôt campagnards déjà. Le travail commença dès le lendemain de notre arrivée par les désopilantes (surtout pour les spectateurs...) séances de rouleur. Ces vénérables machines étaient dans un état de vétusté et d'usure tel que les commandes n'en répondaient plus guère, et notre maladresse et quelques "chevaux de bois" la queue haute aidant se retrouvèrent toutes à l'état de débris au cimetière des avions trois jours plus tard.

Sans plus attendre, donc, l'instruction en vol commença. Nous étions répartis en trois divisions, suivant notre rang de sortie de l'école de Versailles et je me trouvais, étant sorti 5^{ème} ou 6^{ème}, dans celle dite "des chasseurs", commandée par le lieutenant Pallier, petit Eurasien toujours affublé de lunettes noires et d'un stick de bambou et que nous appelions "le corniaud" car c'était son exclamation favorite lorsque quelqu'un d'autre nous "emboutissait" ou "mettait à plat" trop haut à l'atterrissage. Les mois d'août et de septembre furent, en 1929, particulièrement beaux et nous allions tout le jour vêtus seulement d'une combinaison de toile par-dessus notre chemise et notre caleçon et coiffés d'un béret pour avoir l'air réglementaire. Le programme des journées était le suivant : réveil à 5 heures, départ pour les pistes à 5 h 30. Les privilégiés, désignés par un tour spécial, convoaient avec les moniteurs les avions des hangars aux pistes. Les autres montaient dans de vénérables cars Berliet ouverts à tous les vents et garnis de bancs en bois qui ne nous laissaient rien ignorer des trous et des bosses dont étaient remplies les petites routes qui nous menaient aux pistes annexes éparpillées dans la campagne environnante. Celles attribuées à la 1^{ère} division étaient les Ridonnes, sur la route de Bourges à Nevers, vaste champ bordé de grands arbres, dont plus d'un avait été écorné par des avions se présentant un peu "courts" à l'atterrissage, et le Colombier, dont le terrain avait été remis en culture pendant quelques années et se trouvait tout parsemé de cailloux. On accédait à ce dernier, qui était le plus éloigné du camp, à une dizaine de kilomètres, par la petite route allant au village de Baugy.



Camp d'Avord vers 1930 (© DR). La base d'Avord qui prend la dénomination de Base n°127 en 1927. De nombreux terrains environnants étaient utilisés par l'école : le Colombier, les Ridonnes, Saint Michel de Voulangis, le Grand Aubilly, Nohant, Sainte Solange.



Morane 138 (© DR)

Une fois en piste, le travail de double commande commençait, chacun faisant quatre ou cinq tours, comprenant chacun un décollage, un atterrissage et un ou deux tours de piste. À 10 heures, les cars nous ramenaient au camp. Les appétits éveillés par le travail matinal étaient calmés par deux œufs au plat au jambon qui nous permettaient d'attendre le repas de midi dont la nourriture parcimonieuse nous était servie par le tenancier du mess, le père Gautier dit " le Galoupard ", vieux bonhomme à lunettes, assez brave dans le fond mais très âpre au gain, vif comme une soupe au lait et que nous prenions plaisir à mettre en fureur sous de futilles prétextes. L'après-midi, tant que la saison fut chaude et les Jours longs, était consacrée à la sieste et au repos, et ce n'est qu'après 16 heures que, comme le matin, l'on retournait aux pistes où le travail durait jusqu'à l'heure du diner après lequel, en général, on ne veillait guère en vue du réveil matinal du lendemain.

Mes débuts de pilote furent assez pénibles. La technique du virage sur Morane 138 à moteur rotatif Gnôme 80 CV fut longue à me venir et plus encore celle de l'atterrissage, si bien que ce ne fut qu'au bout de 120 tours de double commande et après un premier essai infructueux, le chef des moniteurs de la division, le vieil adjudant-chef Lalande (1) me jugea digne de voler seul sur la grande piste d'Avord réservée aux " lâcher ". Le vendredi 13 septembre 1929 au matin, un peu ému tout de même, je m'élevai tout seul en l'air et après avoir viré sur le clocher du camp, je me présentai pour un atterrissage qui fut correct et suivi de trois autres, sans incidents. Cet événement fut bien sûr abondamment " arrosé " le soir même et j'avais dû être exorcisé de mes complexes car, à partir de ce moment, mes progrès furent beaucoup plus rapides. Le passage du Morane au " redoutable " biplan Caudron C.59 se fit sans difficulté autre que la surprise d'avoir tant de cadrans à surveiller. Il devait y en avoir trois ou quatre, tandis que ceux du Morane se réduisaient à un seul compte-tours !

Enfin, au début d'octobre, arriva le moment d'accéder aux redoutables épreuves du brevet. Ce furent d'abord les " huit ", puis l'heure à 2 000 mètres, dont j'ai gardé un souvenir cuisant ayant négligé de me vêtir plus chaudement que d'habitude, si bien que l'heure passée dans les courants d'air du Caudron m'avait paru un siècle et que j'étais redescendu transi. Le lendemain eurent lieu les deux premiers vols sur la campagne : Avord-Bourges et retour, et le petit triangle Avord-Bourges, les Ridonnes et retour. Le 10 octobre fut le jour du triomphe. Le matin, muni d'une carte en rouleau, d'instructions précises et de mille recommandations des moniteurs, je pris, suivant d'autant plus soigneusement les grandes routes que l'avion n'avait pas de compas, la direction de Châteauroux, où je fis mon premier atterrissage, et de Romorantin. Au départ de ce terrain pour Avord, une série de bougies encrassées sur une Tangée de cylindres du 180 CV Hispano et la ligne de peupliers, qui s'y trouvent toujours, faillirent me jouer un mauvais tour, sans plus. Après un rapide ravitaillement à Avord, de Pessence pour l'avion et un sandwich pour le pilote, je m'élançai vers Tours, rendis au passage mon déjeuner sur la forêt d'Amboise dans les turbulences de l'après-midi et ralliai, enfin, Avord, triomphant et breveté, arborant immédiatement sur ma tenue le " macaron ", objet de nos rêves à tous.



Caudron C.59 (© DR).



Poste de pilotage (© DR)

Biplan monomoteur en tandem, l'appareil vole pour la première fois en 1921. Plus de 1 800 exemples ont été produits entre 1922 et 1924.

Au cours de ces premiers mois à Avord, une vocation pour le tourisme gastronomique naquit en moi et chez un certain nombre de mes camarades. Nous étions libres, chaque semaine, du samedi à midi au lundi matin. Les enragés de Paris y filaient immédiatement grâce à d'astucieux loueurs de taxis qui venaient à Avord le samedi matin et attendaient, le dimanche soir, à la gare de Bourges le dernier train venant de Paris. Les autres, dont je faisais partie, contentaient, le samedi après-midi, d'aller à Bourges pour les emplettes diverses et aussi... le bain hebdomadaire car les possibilités de nettoyage intégral étaient nulles dans nos baraques. Le soir, on faisait un bon diner. Au début du mois à " l'Escargot d'Or ", le restaurant cher dont les hors-d'œuvre en particulier " étaient d'une abondance et d'une qualité extraordinaires. Au milieu du mois, on allait à " La Charrue ", dans les faubourgs, renommé pour son gibier et ses écrevisses. À la fin du mois, on se contentait du " Chateaubriand ",

plus modeste mais encore satisfaisant. La soirée se terminait au cinéma et le retour nocturne au camp s'effectuait avec les motos toutes chargées de leurs deux passagers. Le dimanche, après la messe de 9 heures, dite à la chapelle du camp par le brave curé du lieu, les motos reprenaient la route pour un but plus ou moins lointain et chaque fois différent : la Charité-sur Loire, Pougues-les-Eaux, Sully-sur-Loire, Nevers.

Le meilleur souvenir que j'ai gardé est celui d'une expédition composée de trois motos dont la mienne et d'une vieille Mathis qu'un de mes camarades (Malaval, tué en 1940) avait ramenée du Tarn. Elle nous amena à Allogny, petit village entouré d'une vaste forêt qui porte son nom, en plein pays du " Grand Meaulne ", pas très loin de La Chapelle d'Anguillon. La futaie de hêtres et de chênes couvre des collines assez vallonnées et de grandes allées rectilignes, à l'ombre des puissantes frondaisons, la traversent de toutes parts. Nous avons suivi à pied une de ces allées qui nous amena, par un brusque détour, à une clairière au bout de laquelle, sous la verdure, luisait l'eau noire d'une source. Le repas à l'auberge du pays, dont le plat de résistance consistait en une douzaine de perdreaux sur canapé, fut parfait comme il l'était d'habitude dans ces auberges de campagne, et le retour au camp s'effectua par des chemins bordés de haies et à travers la curieuse ville de Henrichemont au plan rectangulaire datant d'Henri IV.

Le lundi matin, par exception, on ne volait pas pour laisser aux fatigues du dimanche le temps de se dissiper. À la place, nous étions gratifiés d'un amphi sur l'armement par un être falot et éteint, le lieutenant Godart, surnommé " le sire de Boisgibault ", du nom du champ de tir voisin sur lequel il régnait et où de temps en temps nous allions nous exercer à la mitrailleuse. Une fois breveté pilote, je passai au perfectionnement et, pour commencer, j'eus à subir, sur Morane 130, les affres de la " double commande acrobatie ", qui me dégoûtèrent de la voltige aérienne pour le reste de ma carrière. Je fis ensuite quelques tours sur le Nieuport 29, monoplace de chasse qui était le plus facile et le plus agréable des avions, quand les 300 CV de son moteur Hispano voulaient bien tirer ensemble. Le couronnement du stage acrobatie - chasse fut une montée à 5 000 mètres sur Nieuport à la descente de laquelle j'appris la mort de notre bon camarade saint-cyrien Dumalle, dont le C.59, pour une cause qui ne fut jamais élucidée, avait piqué à la verticale de 1 500 mètres jusqu'au sol. Je fus ensuite, sur ma demande, affecté définitivement à la division " lourds ", commandée par le célèbre lieutenant Gordon, dont la truculence est restée proverbiale et que nous appelions " Bennet ", naturellement. C'était un aviateur d'un genre assez particulier, tel qu'on en rencontrait encore pas mal dans les écoles à cette époque. Court sur pattes, rubicond et ventru, c'était un ancien chasseur d'Afrique qui limitait au maximum ses contacts personnels avec les machines volantes. Il se bornait à venir aux commandes de son Caudron C.59, et plus tard de son Morane 230, sans jamais dépasser l'altitude de 100 mètres, du camp à la petite piste d'Aubilly qui était réservée à sa division et se trouvait en bordure du polygone de Bourges.

Au camp, nous avions droit à la piste Bousquet, dont le sol d'une douceur remarquable était situé entre la croix de bombardement et le bois d'Angy où nous allions quelquefois nous promener à pied. C'est à Aubilly que je commençais à être initié aux mystères du Breguet XIV et les nombreuses heures passées sur cette vénérable machine, les pieds bien au chaud derrière le moteur Renault 300 CV, crachant par sa cheminée verticale une fumée noirâtre, occupèrent une bonne partie de l'hiver. Ensuite, les " chasseurs " et les " observateurs " partirent rejoindre leurs garnisons et la petite bande des pilotes de nuit, une douzaine en tout, resta seule maîtresse du camp. Alors, grâce à des circonstances exceptionnelles, commença une période pour nous bien agréable. Nous devions faire nos vols de nuit sur " Goliath " Farman, à moteur " Jupiter ". Or, à la suite d'un certain nombre de graves accidents à Chartres, les vols sur ces appareils avaient été interdits en attendant



Morane-Saulnier MS-130 (© DR)

que leur soient apportés les renforcements nécessaires, ce qui devait prendre quelques mois. Nous restâmes donc dans une oisiveté complète une fois qu'eurent été terminés les vols de jour sur les monomoteurs Breguet XIV, à la grande cheminée glougloutante, et sur les Goliath, plus anciens et moitié moins puissants que les " Jupiter " à moteur Salmson.

Je me souviens encore, à bord de l'un d'eux, de n'avoir pu rattraper le " Graf Zeppelin ", le grand dirigeable allemand qui devait rentrer d'Amérique du Sud et volait paisiblement sur nos campagnes à 200 mètres d'altitude

et 130 kilomètres à l'heure. N'ayant pas de travail, il fallut bien le remplacer par quelque chose et le tourisme et la gastronomie, sans compter le bridge les jours de pluie ou d'impécuniosité, n'y perdirent rien. Nous avons découvert par hasard au cours de l'hiver l'hôtel de la Poste à Prémery, dans les collines du Nivernais, entre Nevers et Clamecy, où l'on faisait pour un prix plus que modeste des repas extraordinaires, dont le brochet, le lièvre, le faisan et l'écrevisse étaient les matériaux les plus vulgaires, arrosés de vins excellents. L'inconvénient était la distance, 70 kilomètres environ, sur des routes défoncées. Mais si l'aller était dur, l'euphorie de la digestion des chefs-d'œuvre culinaires de M. Arriat (2) permettait de supporter le retour avec philosophie. Il ne se passait guère de mois sans que nous lui fissions une visite.



Farman multiplace (© DR)



Bréguet XIX (© DR)

Les premiers livres de ma bibliothèque datent de cette époque et certains portent encore l'étiquette de la maison " Osenfants " de Bourges. Un Proust complet fut en particulier bien souvent relu depuis. Grâce à la lecture et au bridge, dans nos chambres bien chauffées par nos poêles à bois qu'alimentaient nos " ordonnances " annamites, les longues soirées d'hiver se passèrent sans ennui et, dès le printemps, nous recommençâmes à fréquenter les auberges des environs. Le mois de mai 1930 fut chaud et orageux. Les vols de nuit sur Goliath Jupiter étaient de nouveau autorisés. Nous n'avions pas de travail de jour et en profitions pour aller nous baigner dans le canal du Cher, allant ensuite déguster un poulet savamment rôti, accompagné d'une fraîche salade et suivi d'un plein saladier de fraises à la crème dans une petite auberge voisine, à Jousy-Champagne, un bon village berrichon aux toits moussus, endormi tout au bord du polygone d'artillerie de Bourges. Le matin, nous allions souvent jusqu'à la Charité-sur-Loire où nous avons trouvé un tennis, auprès d'un restaurant, lui aussi excellent.

Le soir, enfin, quand le temps était beau, c'était la séance de vol de nuit. Le lieutenant Gordon assurait lui-même le service de piste, maniant avec virtuosité le pistolet lumineux signaleur (3) et surveillant d'un œil investigateur les abords du terrain. Aucune faute ne lui échappait, et les élèves qui avaient viré trop bas ou décollé de travers, ou fait une prise de terrain chaotique, étaient sûrs d'être proprement et vertement tancés dès leur retour au sol. Tous ceux qui attendaient leur tour de voler étaient groupés autour de lui, écoutant son feu roulant de bons mots et d'histoires salées.

Notes de fin

(1) Mon moniteur de début avait été le brutal mais efficace et adroit Sergent-chef Gisson, maintenant retraité comme commandant et qui m'envoie toujours ses vœux au nouvel an.

(2) Le patron, ancien cuistot d'une escadrille pendant la guerre de 1914-18,

(3) Ce pistolet donnait à volonté deux feux directs, rouge et vert. Le rouge signifiait interdiction, le vert allez-y. C'était simple et efficace pour des trafics réduits. Par gros trafic, cela devenait difficile. Il n'y avait naturellement aucune liaison radio entre les avions et le sol. De telles liaisons ne devaient apparaître, et très timidement, que plus tard. En phonie, elles n'apparurent que juste avant la guerre et sur les monoplaces seulement.

21^{ème} Régiment d'aviation, Essey-les-Nancy

Enfin, les meilleures choses ayant une fin, il fallut bien partir en formation. J'avais été affecté, sur ma demande, au 21^{ème} Régiment d'aviation, à Nancy, et au début de juillet 1930, je dis adieu à ma cabane et m'embarquai par le train avec tous mes bagages pour Colmar, une permission de trente jours en poche. J'y avais déjà ramené ma moto à Pâques, ayant été séduit par un beau soleil printanier qui, à 50 kilomètres d'Avord, s'était transformé en ciel gris, puis en pluie à partir de Saulieu. J'étais passé par Dijon, Gray, Vesoul et Belfort. Après Belfort, à la nuit tombante, je me sentais tellement accablé par la pluie et la fatigue que je dus m'arrêter à une auberge au bord de la route, et un sandwich arrosé d'un verre d'eau de vie me donna le coup de fouet nécessaire pour arriver à Colmar. Du coup, la moto n'eut plus de charmes pour moi et je l'avais laissée pour la vendre et acheter ensuite une voiture avec les économies faites à Avord (1).



Lioré LeO 20 à Essey-les-Nancy (Collection A. Compo). Construit à 324 exemplaires, ce bombardier emportait une charge égale à son poids à vide : 2 700 kg sur une longue distance, 1 000 km, à une vitesse de 200 km/h.

Je me présentai au 21^{ème} Régiment d'aviation, au faubourg d'Essey, le lendemain de mon arrivée, et le colonel Keller, qui le commandait à cette époque, m'affecta à la 5^{ème} escadrille (F-121), que je ne devais pas quitter pendant les quatre ans et demi de mon séjour à Nancy. Elle était alors commandée par le capitaine Mielliet, un peu bizarre et bourru mais plutôt bon garçon, assisté des lieutenants Pénicaut et Mérier, saint-cyriens un peu plus âgés que moi, et de quelques officiers de réserve qui profitaient des vacances pour effectuer des périodes. Le premier mois se passa à m'acclimater, à voler, surtout - à mon grand dépit - comme passager sur le bimoteur Lioré 20 qui, tout est relatif, nous semblait un bolide de course. Au mois de septembre, tout le monde partit passer une douzaine de jours de manœuvres à Luxeuil. Là, on couchait sous la tente, sur le terrain même, et ce fut tant qu'il fit beau très goûté par tout le monde. J'eus l'honneur de m'y rendre et d'en revenir en avion, laissant " l'échelon roulant " aux réservistes. Comme chaque nuit, le terrain était presque toujours noyé dans le brouillard à partir de 22 ou 23 heures, les vols de nuit se terminaient à Nancy où l'on couchait sur des paillasses, dans les hangars, et on ramenait les avions à Luxeuil dès que le brouillard du matin s'était levé.

Les manœuvres finies, je pris ensuite un mois de permission pour me remettre des " fatigues " de l'été. L'hiver se passa comme d'usage dans la neige et le froid. La première visite eut lieu à l'occasion d'une " reconnaissance " de terrain faite à bord d'une vieille " Pan-Pan " de l'armée dans la région Lunéville-Sarrebourg avec mes camarades Gastaniet (2) et Degurse (3). Au mois de mars, le colonel Keller, muté à l'État-Major général à Paris, fut remplacé par le colonel de Monturby et, quelques semaines plus tard, en avril, eurent lieu les premières manœuvres " Air-Marine " à Marignane. Ce fut pour moi un événement. Je n'étais jamais allé dans le Midi (4). Ce fut donc une chose toute nouvelle, partant des brumes pluvieuses et froides de la Lorraine, d'arriver sans coup férir sous un chaud soleil. Cependant, même là-bas, la pluie ne tarda pas à apparaître et nos exercices sur la mer et les collines qui entourent Marseille en furent plutôt perturbés. Il n'y eut cependant pas d'autres accident que celui, sans gravité, du colonel de Serres, commandant le 2^{ème} Régiment de chasse à Strasbourg. Il avait voulu voler sans escale de Strasbourg à Marignane, ce qui était à l'extrême limite des possibilités de son avion, un Nieuport-Delage 62. Il eut la panne sèche juste avant d'arriver et se retourna proprement en bordure de piste, n'ayant pu éviter un tas de cailloux juste avant le terrain.

Au retour, le commandant de l'échelon " voie ferrée " m'était échu, ce qui me permit de rester là-bas deux ou trois jours de plus et de visiter à mon aise Aix et Marseille. Je fis là, avec trois camarades, au restaurant Pascal, alors fameux, sur le Vieux Port, un repas à base d'huîtres et de coquillages dont les suites furent très fâcheuses. Quelque temps après mon retour à Nancy, en effet, je me sentis fatigué, sans appétit, fiévreux, jusqu'au matin où, arrivant à l'escadrille, un des sous-officiers me dit : " Mais, mon lieutenant, vous avez la

jaunisse, vos yeux sont tout vert ! " C'était vrai. Il fallut entrer à l'hôpital militaire et y subir pendant trois semaines un traitement plus digne d'être appliqué à un cheval qu'à un être humain : chaque jour deux lavements à l'eau froide ! et un grand verre de sulfate de soude. Cela réussit, au bout de ce temps, dégraissé d'une bonne quinzaine de kilos et en poche une permission de convalescence de trente jours, je me retrouvai sur pied.



Nancy (Octobre 1933) (© DR)



Insigne de la 5^{ème} escadrille F-121 (© DR)

En septembre 1931, après quelques jours de manœuvres à Haguenau, je pus avec mon ami Mirer (mort en 1935 d'un accident de voiture) faire ce qui était à l'époque l'idéal de tous les jeunes officiers pilotes, un rapide " tour de France " pendant les deux jours duquel nous fûmes favorisés par un temps splendide. Après une première escale à Saint-Inglevert, près de Calais, nous allâmes d'une traite passer la nuit à Rochefort après être allés survoler le Mont Saint-Michel et le Finistère. Le lendemain, après un déjeuner à Pau et un ravitaillement à Istres, nous rentrâmes de nuit à Nancy, ce qui à l'époque était la plus longue étape de nuit possible en LeO 20.

L'hiver se passa sans incidents notables, mais de façon peu agréable pour moi. Le colonel de Monturby n'avait ni l'intelligence ni le sens du commandement de son prédécesseur. Mes relations avec lui n'étaient pas bonnes. C'est donc avec joie que j'accueillis, en février 1932, ma désignation pour le stage de météorologie et de navigation aérienne à Saint-Cyr et à Brest et, au début de mars, j'arrivai en voiture à Versailles, par un beau froid sec.

Notes de fin

(1) J'avais déjà eu pendant un mois la S.C.A P. de Carné, mais l'exiguïté de son poste de conduite ne correspondait pas à mon gabarit et je l'avais repassée à mon camarade Lasvigne. Après bien des vicissitudes, cette voiture revint entre mes mains en 1964.

(2) Tué aux commandes d'un prototype au Groupe des Avions Nouveaux en décembre 1932.

(3) Saint-cyrien de ma promotion qui fut, par la suite et pendant plusieurs années, de 1958 à 1964, mon collaborateur à la SFERMA.

Stage de météorologie et de navigation aérienne

Les trois premières semaines du stage à Versailles étaient consacrées à la météorologie et les cours avaient lieu au fort de Saint-Cyr, dans la nature, près de Bois-d'Arcy. Une camionnette tous les matins nous chargeait à la gare Rive-Gauche et nous ramenait le soir. Notre instructeur était un vieil Alsacien moustachu, M. Dürr, au formidable accent, ancien adjudant-chef à la Légion Étrangère où il avait été remarqué lors d'une mission dans le sud algérien par le général Delcambre, lors grand maître des services nouvellement créés de la météorologie cartes qui nationale. Les cours n'étaient pas ennuyeux, coupés d'exercices pratiques sur cartes qui m'intéressaient beaucoup. Nous étions dix officiers (1) et deux civils (2) détachés d'Air France pour suivre le stage et nous devînmes tous très vite de bons amis, nous entendant bien.

Je retrouvai à Versailles, le lundi de Pâques au matin, mon ami Laurent et tous deux nous prîmes la route vers l'ouest, par une pluie froide qui ne cessa guère de la journée. C'était la première fois que je suivais cette R.N. 12 que J'ai tant de fois parcourue depuis. La Normandie me parut sous cette pluie toute noire et triste. Il n'y avait pas encore de feuilles aux arbres car Pâques, cette année-là, était très précoce (le 29 mars, je crois). Après un déjeuner à l'hôtel de France à Alençon, touristes, nous arrivâmes au Mont Saint-Michel dans l'après-midi et, au milieu de quelques touristes nous fîmes une halte visite d'une heure. La journée se termina à Saint-Malo et, le quelques lendemain matin, toujours sous une pluie battante, nous prenions le bac à Saint-Servan et suivions, jusqu'à Morlaix, la route que j'avais parcourue en sens inverse avec Louis trois ans plus tôt. Elle était ce jour-là, je m'en souviens, quasi-déserte sous le déluge et le temps ne se leva un peu que pour notre arrivée à Brest qui se fit par la longue descente, bordée de maisons basses, qui vient des hauteurs de Guipavas.

Sitôt arrivés, nous prîmes pension, Laurent et moi, à l'hôtel Moderne, situé près de la gare, en haut de la fameuse rue de Siam et tenu par les quatre dames Brannellec, la mère et ses trois filles. Dès le lendemain, le stage commença par une séance d'instruction, dans une casemate du château qui devait être notre quartier général jusqu'au mois de juillet. Notre instructeur, le lieutenant de vaisseau Daillière (3) était Un marin aviateur fort compétent et distingué qui gagna aussitôt notre sympathie à tous. Nous avions également des cours à l'École Navale, alors encore installée dans ses vieux bâtiments de Recouvrance, tandis que les murs de la nouvelle école sortaient de terre un peu plus haut. Une fois par semaine, au début, avait lieu une sortie en mer, sur un aviso d'expérience, " l'Aisne ", pourvu de mâts spéciaux et trop élevés qui la faisaient rouler comme un bouchon dès que la mer bougeait, ce qui n'était pas du goût de tout le monde. Avec cette monture, nous nous rendîmes successivement à Morgat, Ouessant, Camaret, passant entre les Tas de Poix et à chaque escale un bon déjeuner était prévu dans une toujours excellente auberge bretonne pour remettre nos estomacs et les préparer aux nouvelles épreuves de l'après-midi.

À la même date à peu près, Daillières nous ayant jugés suffisamment aptes, commença l'instruction en vol. Elle avait lien avec les appareils de la " flottille " de l'École Navale, commandée par le brave officier des équipages principal Kérambrun, assisté de Maître Remanéach ! En plein folklore, comme on le voit. Les appareils étaient des Farman Goliath à flotteurs, à peu près identiques à ceux que j'avais pilotés à Avord mais munis de moteurs Jupiter plus puissants, entraînant par réducteur d'énormes hélices en bois à quatre pales dont on



Farman F-168 Goliath à flotteurs (© DR)

pouvait quasi compter les tours, si bien que malgré les deux énormes " péniches " qui les soutenaient sur l'eau, ils avaient des performances du même ordre que celles de leurs confrères terrestres, sauf pour la vitesse ascensionnelle qui n'était guère brillante. Nous montions à trois élèves et deux instructeurs dans le spacieux fuselage et tâchions d'appliquer les théories que nous avions apprises au Château et à l'École Navale, concernant en particulier l'usage du sextant et du " carnet Bertin ", sorte de tables de logarithmes à l'usage des marins.

Les sorties, là encore, se faisaient dans les environs de Brest et nous apprîmes vite à connaître, par en haut, les sites que nous avions laborieusement gagnés avec notre brave aviso. Un jour, volant aux environs d'Ouessant, entre un ciel bas, noir comme de l'encre et une mer d'un gris foncé, nous eûmes la surprise de voir tout à coup se détacher du nuage une sorte de langue pointue qui vint toucher la mer en y provoquant un jaillissement d'écume. En même temps, la vitesse par rapport à la mer de notre Goliath avait presque doublé, passant de 130

à 200 kilomètres/heure ! C'était une trombe marine que je pus photographier ayant, par chance, mon Leica avec moi. De tels phénomènes, fréquents sous les cieux tropicaux, sont très rares en Bretagne et je crois que ma photo est une des seules jamais prises en avion d'un tel météore, dont d'ailleurs nous nous éloignâmes au plus vite car leur fréquentation est plus que malsaine !

Le 11 juin 1932 eut lieu une expédition mémorable. Nous devions tous aller déjeuner à la base aéronavale de Cherbourg qui nous attendait et, à cet effet, deux Goliath bien chargés décollèrent vers 8 h 30 de la rade de Brest, bien que le temps fût très brumeux. Vu la saison, Daillières, commandant l'expédition, pensait que le brouillard se lèverait bien vite. Il ne le fit pas. Au bout de deux heures de vol en plein soleil, au-dessus d'un tapis blanc uniforme, on décida de tenter une percée. Notre pilote, le brave second maître Lavanan, n'avait de sa vie fait du P.S.V. (4). Cependant, il descendit doucement, entrant dans le voile gris vers 300 mètres d'altitude. Comme les falaises de la Hougue, près desquelles nous devions nous trouver, font 50 mètres d'altitude, Daillières lui donna l'ordre de remonter dès que cette altitude fut atteinte, bien que Laurent, qui se trouvait avec moi à l'avant de l'appareil, ait cru discerner la crête d'une vague à travers le voile gris qui nous entourait. Le demi-tour fut décidé et une autre heure et demie se passa en sens inverse au-dessus de la couche blanche. Tout à coup, celle-ci, comme sous l'influence d'un relief sous-jacent, commença à onduler puis se déchira un peu et nous aperçûmes un croisement de routes, près d'une éminence rocheuse. J'identifiai de suite le col du Roc Trevezel et, de là, suivant la route vers l'ouest, on pouvait sans risque rattraper la rade de Brest. Daillières, un bon marin, fut d'un autre avis. Il voulut rejoindre la mer le plus vite possible, en marchant cap au nord, ce qui fut fait, à une altitude telle qu'il fallait éviter les clochers et quasiment sauter les haies qui cernaient presque tous les champs. Enfin, la mer apparut près d'une plage et il n'y eut qu'à réduire les moteurs et " arrondir " pour se trouver aussitôt posés.

Je dois avouer que nous poussâmes tous un soupir de soulagement. On apercevait la côte, pas loin dans la brume, et la mer était calme. Le plus sage eut été de jeter l'ancre et d'attendre l'éclaircie qui finirait bien par arriver. Cette fois encore, Daillières en décida autrement. Il donna l'ordre, après avoir vérifié l'essence qui restait, de décoller face au large pour rallier Brest en suivant la côte. Il nous demanda en même temps à Laurent et à moi de rentrer nos têtes à l'intérieur du poste avant pour ne pas gêner le pilote. Nous étions donc penchés tous deux sur la glace avant, observant à travers elle le défilé de plus en plus rapide des vagues en dessous de nous. Très vite et à peine décollés, le sens de ce défilement changea et d'avant en arrière se transforma en gauche à droite. L'instant d'après, un choc violent se produisit et je vis l'eau, pleine de bulles d'air, monter à toute vitesse autour de moi. Mon premier réflexe fut de jaillir par la tourelle et une fois-là, je m'aperçus que rien ne bougeait plus, que le plan supérieur et la queue du Goliath étaient hors de l'eau et que la côte, au lieu d'être derrière nous, était maintenant sur le côté. L'explication de tout ceci était simple. Le brave pilote n'ayant jamais fait de P.S.V. avait été désorienté sitôt le décollage et, croisant les commandes sans s'en apercevoir, s'était mis en glissade à gauche et avait heurté l'eau de plein fouet. Dans le choc, les deux flotteurs avaient été arrachés, l'un d'eux explosant avec le bruit d'un coup de canon, et l'épave restait appuyée sur à peu près 1,50 mètre de fond !



Farman F-168 Goliath à flotteurs (© DR). Hydravion quintuplace de bombardement et de torpillage propulsé par deux Gnome & Rhône 9Akx de 480 ch. Environ 250 bombardiers et avions de ligne de la série F-160 ont été construits, dont 40 bombardiers-torpilleurs d'hydravions F-165 et 200 F-168 pour la marine française.

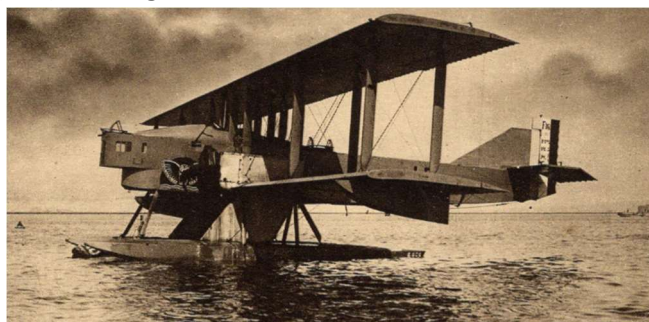
Laurent, l'instant d'après, apparut près de moi me demandant si quand on avait le bras cassé on pouvait le remuer comme il le faisait, c'est-à-dire vivement ! Je le rassurai car il s'était simplement cogné le " petit juif " en essayant, sous l'eau, d'ouvrir une porte dont il avait oublié qu'elle coulissait au lieu de pivoter sur ses gonds.

Finalement, personne n'avait de mal et Daillières, après nous avoir fait revêtir les gilets de sauvetage et rassembler à l'arrière de l'appareil, donna l'ordre de hisser l'antenne de secours et de mettre en route le groupe auxiliaire. Comme celui-ci était dans cinquante centimètres d'eau, ce n'était pas la peine d'essayer et d'ailleurs, à ce moment, les secours arrivèrent sous la forme de deux barques remplies de ce qui nous sembla être de véritables " naufrageurs ", avec des hommes aux figures farouches et de vieilles femmes dépeignées à têtes de harpies. C'étaient d'ailleurs tout simplement de braves pêcheurs du village voisin de Plouénour-Trez en Brignogan, qui venaient au plus vite à notre secours d'abord et assurer aussi un droit dans la récupération de l'épave.

Après avoir " démonté " à coup de bâches les compas et récupéré les parachutes qui flottaient çà et là, nous prîmes place à bord des barques, les hommes firent force de rames et quelques instants plus tard, tous à cheval sur le dos d'un pêcheur pieds nus, car nos braves sauveteurs n'avaient pas voulu que nous risquions d'être mouillés, oubliant que nous venions tous de prendre un bain complet. De là, nous vîmes tout droit à l'auberge du village où un grand feu fut allumé dans la cheminée pour nous sécher, et Daillières téléphona à Brest pour donner de nos nouvelles, demander de celles de l'autre appareil (il n'y en avait pas) et commander une voiture pour venir nous prendre l'après-midi. En l'attendant, nous nous mîmes à table avec une noce qui se trouvait là et fîmes un repas réconfortant et fort gai. Le soir, notre retour à l'hôtel Moderne, avec nos uniformes encore mouillés et pleins de sable, fut assez triomphal ! L'autre Goliath fut retrouvé le soir seulement. Il s'était posé au large de Morlaix et, plus sage, avait regagné la côte en hydroplanant. Il avait fini par aboutir, à bout d'essence, dans un petit port où il attendait un ravitaillement pour repartir. Tout était donc bien terminé, sauf pour notre pauvre machine dont nous pûmes voir la triste épave à marée basse, l'après-midi, dépecée par nos sauveteurs.

Le couronnement de notre stage devait être, avec les Goliath, une expédition à Bizerte. Le départ devait se faire un lundi matin et j'étais allé, comme d'habitude, par le train passer le samedi à Versailles. Pour être frais et dispos au départ, je pris un train en fin de matinée pour rentrer à Brest à une heure raisonnable et me coucher de bonne heure. Je pris mon déjeuner au wagon-restaurant, la fenêtre ouverte, car il faisait très beau et chaud. Soudain, un chatouillement bizarre se propagea dans mes narines. Je me mis aussitôt à éternuer, et ne cessai pas de le faire jusqu'à l'arrivée à Brest, C'était la première manifestation du rhume des foins que je ne devais pas cesser de subir depuis. Notre première étape, le lundi, nous mena jusqu'à la base aéronavale de l'étang d'Hourtin, près d'Arcachon. Il faisait beau et ce fut agréable de longer de bout en bout, pas très haut, la côte de l'Atlantique et d'amerrir au milieu des pins. Le lendemain, vol au-dessus des terres, bien secoué par les remous de chaleur vers la Montagne Noire et fin d'étape à la grande base de Berre. Je m'aperçus là que ma valise et celle de mon coéquipier Laurent avaient disparu, probablement par suite d'une erreur de chargement. Elles arrivèrent d'ailleurs le lendemain Par un autre avion qui venait de Hourtin. Nous passâmes la nuit à Aix-en-Provence, et le vol suivant nous mena d'une traite à Ajaccio en fin de matinée. Profitant de notre après-midi de liberté, nous y louâmes deux torpédos qui nous emmenèrent au col de Vizzavona, dans un magnifique paysage de montagnes et de rochers, malheureusement voilé par quelques nuages.

Après une bonne nuit passée au " Cynos Palace ", belle villa au bord de la mer, annexe de l'hôtel des Étrangers, une longue étape de cinq heures de vol nous amena à Bizerte, après avoir survolé le curieux rocher de Bonifacio et longé de loin la côte de Sardaigne. La côte d'Afrique nous apparut dans la brume de chaleur, plate et se confondant presque avec la mer, comme elle de couleur jaunâtre. Nous passâmes là quatre jours, visitant les souks, allant déjeuner au pittoresque Sidi-



Farman F-168 Goliath à flotteurs (© DR).

Bou-Saïd, mais gênés par les émanations nauséabondes de la lagune de Tunis. Je n'ai jamais eu beaucoup de goût pour l'Afrique, et ce premier contact fut comme les suivants. C'est donc sans regret que je me retrouvai à l'hôtel des Étrangers à Ajaccio. Cette fois, nous nous dirigeâmes vers les magnifiques rochers rouges des calanques de Piana et du golfe de Porto, que nous survolâmes d'ailleurs le lendemain de près en nous dirigeant sur Saint-Raphaël où nous eûmes droit à une journée de repos, qui fut passée sur la plage à attraper des coups de soleil. Notre ambition était de rentrer à Brest d'une traite, pour terminer dignement le voyage. Les Goliath

furent donc remplis d'essence mais ne purent s'élever au-dessus des nuages qui couvraient la Montagne Noire. Il fallut donc faire une escale imprévue sur le triste étang de Balaruc, près de Sète.

Elle fut d'ailleurs profitable à certains car il n'y avait pas de douaniers à Balaruc et l'on put donc décharger et expédier par le train tous les tapis et autres objets exotiques qui avaient été acquis à Tunis. La journée passée dans ce trou perdu fut monotone et je me souviens d'interminables bridges dans une arrière-salle, au minable hôtel de l'endroit. Le lendemain, heureusement, les nuages s'étaient dissipés et nous pûmes rallier Brest sans incidents. Le Stage était donc fini et, après un fort gai banquet d'adieu, on se sépara. Je partis d'ailleurs sitôt après le banquet, à 11 heures du soir, avec Masure comme passager et des bidons d'essence plein la Sizaire, car à cette époque il n'y avait pas de pompistes la nuit. Le voyage fut sans histoire, les routes désertes et, à part un violent orage entre Mayenne et Alençon, le temps beau. Masure en arrivant à 9 heures à Versailles, y prit le train pour Orléans et moi je restai à Versailles où je passais quelques jours avant de rentrer à Nancy.

Notes de fin

(1) Capitaines Dumarcay, Bervy, de Charotte, Massu, Lieutenants Badré, Laurent, Collogue, de Chasse, de Maricourt, Discours.

(2) Mr d'Anglejean-Châtillon, Lucas.

(3) Disparu en 1941 au large de Dakar, a cours d'une reconnaissance armée contre les Anglais.

(4) Pilotage sans visibilité extérieure.

Reprise des activités en escadrille

Comme j'étais rentré à Nancy vers le 14 juillet, il ne me restait pas beaucoup de temps compte tenu de la période de manœuvres et des nombreuses heures de vol, de nuit en particulier, que j'avais à faire pour trouver un appartement et organiser notre petit ménage. Il fallait de plus, compte tenu de l'effort que j'allais lui demander, mettre la Sizaire en révision générale, ce qui me priva de véhicule pendant tout le mois d'août et le début de septembre, la voiture n'étant prête que le vendredi après-midi 8 septembre, alors que je devais être à Versailles le samedi matin. Je pris donc la route à minuit avec un moteur neuf qui n'avait pratiquement pas tourné et après quelques heures de sommeil. J'avais auparavant transporté mes quelques affaires dans le joli appartement, 192 rue Jeanne d'Arc, que j'avais trouvé sur les indications d'un camarade, tout neuf, dans un bel immeuble situé dans le quartier haut de Nancy, avec le chauffage central, ce qui à l'époque, même à Nancy, était une rareté. Il était d'ailleurs un peu cher pour mes moyens financiers limités, mais je n'en avais cure.

Je pris donc la route en pleine nuit et, dès le départ, dans la longue montée qui se trouve à la sortie de Nancy, le moteur, trop ajusté, " serra " et il fallut attendre un peu qu'il refroidisse avant de repartir. Le même incident se passa à la sortie de Ligny-en-Barrois. Après, tout marcha bien et la mécanique ne semblait pas avoir souffert de ces incidents, et je poursuivis ma route à 50 kilomètres/heure, rencontrant de temps en temps un camion isolé. Après Saint-Dizier, le brouillard tomba soudain et je ne voyais plus qu'à quelques mètres devant moi. Il n'y avait, à l'époque, et il n'y eut pas encore pendant bien des années de lignes jaunes médianes, ni de lignes blanches latérales et je me trouvai plusieurs fois au beau milieu de la route, complètement perdu, et ne sachant plus où aller. Enfin, le jour se leva un peu, la visibilité devint moins médiocre et je finis par arriver à Versailles vers 8 h 30 du matin.

J'avais repris mes activités en escadrille comme auparavant. À la fin de février 1933, mon commandant d'escadrille, le capitaine Miellet avait terminé son temps de commandement et partait à Brest suivre le même stage de navigation aérienne. Je fus nommé commandant d'escadrille à sa place avec comme adjoint le solide Vieugeot, bon Lorrain âgé d'un an de moins que moi et avec qui je m'entendais parfaitement. Au mois de mai, le 22, jour de mon anniversaire, je partis avec tout mon monde à Mourmelon où nous devions faire nos exercices annuels de tir et de bombardement. À Mourmelon, vaste plaine champenoise et crayeuse, au bord du camp de Châlons et de ses broussailles, les officiers étaient logés individuellement dans de curieux petits pavillons monoplaces, que l'on appelait " les Tombeaux ". Nous volions beaucoup, faisant des bombardements avec de vraies bombes sur les cibles répandues dans le camp et tirant à la mitrailleuse de tourelle sur les cibles, manches à air remorquées par des Potez 25 qui faisaient d'interminables aller et retour sur les axes balisés à cet effet. Ce séjour fut marqué pour moi par les vraies crises de rhume des foins, dont je n'avais eu qu'un bref aperçu l'année précédente. Je m'aperçus d'ailleurs que mes malaises disparaissaient dès que, dans l'avion, j'avais atteint une certaine altitude.

J'eus une de ces crises, extrêmement violente, le jour du départ, pendant que j'attendais aux commandes de mon Lioré 20, au milieu du terrain, que les autres avions de l'escadrille soient rassemblés derrière moi pour le décollage et le retour en vol de groupe à Nancy.



Lioré 20 (© DR)

Dès le printemps de 1934, je pris l'habitude de faire effectuer par les avions de mon escadrille, à titre d'exercices de navigation, de longs vols à objectif fixé. Il était quasi- impossible, à l'époque, d'obtenir " l'ordre de mission " nécessaire pour pouvoir se poser sur un terrain, même voisin, autre que la base, mais par contre on pouvait aller aussi loin que l'on voulait, à condition de revenir, sans atterrissage intermédiaire, se poser au point de départ. Personne au régiment avant moi n'avait eu l'idée d'exploiter ainsi cette possibilité des règlements, ce qui en dit long sur les capacités intellectuelles et... caractérielles de mes collègues d'alors. Je me souviens d'un tel vol effectué par une belle journée ensoleillée d'avril, qui m'emmena sur les Vosges d'abord, le Donon, Colmar, puis le Jura, Pontarlier, la forêt de la Joux, Arbois, où je pris quelques photos aériennes, et se termina après quatre heures trente de vol.

À mon retour à Nancy, je fis une demande pour être affecté au C.E.M.A. **(1)** nouvellement créé, ce qui me valut l'inimitié solide du colonel Pastier, qui avait remplacé Montarby à la tête de notre unité. Comme je lui rendais bien cette " antipathie ", je maintins ma demande et l'appuyai d'une visite à Paris à mon ancien colonel - devenu général - Keller et qui exerçait alors les fonctions de major général de l'Armée de l'Air. Il ne retint de notre entretien que mon désir d'être affecté dans un service technique et, à la fin de décembre, paraissait mon affectation à la " Direction des Constructions Aériennes ". Dans le courant du mois de novembre, j'avais convoyé au Maroc, après qu'il ait été transformé en " transport de troupes ", un des anciens Lioré " Golden Ray ", pratiquement un Lioré 20, avec un gros fuselage et des moteurs Renault.



Lioré " Golden Ray " (© DR)

me ramena à Versailles et j'y dormis d'une traite, la seule fois de ma vie, tant j'étais fatigué...

La Direction des Constructions Aériennes, où j'étais affecté, centralisait à ce moment au ministère de l'Air, sous la direction de l'inspecteur général Dumanois, tous les services techniques, c'est-à-dire la STA **(2)**, le SFA **(3)** et les centres d'essais. Je m'étais présenté le 15 janvier 1935 à l'immeuble flambant neuf du boulevard Victor, au deuxième étage, à M. Dumanois, qui me dirigea aussitôt vers le SFA où il m'avait affecté, pour y travailler en principe au service de la mobilisation industrielle. Le SFA, à cette époque, se composait d'une direction, logée dans les bâtiments du Service Technique, rue de la Porte d'Issy, que l'on appelait le Monastère, et d'un certain nombre d'arrondissements de contrôle, les uns à Paris, les autres en province (Marseille et Bordeaux, je crois), se répartissant territorialement les usines travaillant à des titres divers pour l'aviation. Sortant de chez M. Dumanois, je me rendis donc, par le couloir passerelle qui unissait les deux établissements, chez le directeur, et grand diable à la moustache grise ; fondateur je crois, du SFA, l'inspecteur général Sabattier, efflanqué et gesticulant qui me souhaita cordialement la bienvenue et m'annonça qu'il m'envoyait provisoirement au service de la mobilisation industrielle, mais qu'il était possible que j'aie, par la suite, à l'arrondissement Paris-Ouest, dirigé par l'ingénieur en chef Franck **(4)** et où une place se trouvait vacante.

Cette solution me plaisait davantage car j'avais la possibilité en arrondissement de voir de près la vie et le fonctionnement des usines, tandis qu'à la Mobilisation Industrielle il n'était question que de faire du papier à longueur de journée, dans un bureau obscur, face à face avec un ingénieur, d'ailleurs très gentil et plein de bonnes intentions, M. Collas **(5)**. M. Sabattier me fit pour commencer effectuer un stage dans la plupart des services, à commencer par la Mobilisation Industrielle où je passai trois mortelles journées à compulser des dossiers, souvent poudreux, quelquefois ahurissants. Je n'ai retenu que ce cas particulier - fin janvier 1935, en cas de mobilisation, les usines Breguet devaient construire aussitôt en série des Breguet XIX à moteur Jupiter. Or, cet assemblage n'avait jamais été réalisé en série et il y avait près de deux ans que la production des cellules de Breguet XIX était terminée ! Je passai ensuite à l'arrondissement Paris-Ouest, qui était dirigé par le débonnaire ingénieur en chef Franck. Très grand, le front fuyant, la lèvre et les dents supérieures proéminentes, il était rempli des meilleures intentions, d'une droiture parfaite ; malheureusement, il ne lui manquait qu'une qualité : l'intelligence.

Il était secondé par mon conscrit Fournier, qui faisait déjà preuve de la causticité de son esprit et de sa capacité à faire travailler les autres, et de deux ingénieurs des travaux, Demonne et Tanneron. Ce dernier, blanchi sous le harnais, rond et trapu, connaissait admirablement son affaire. Il devint mon adjoint dès que M. Sabattier, ayant compris que la Mobilisation Industrielle n'était pas mon fort, m'eut affecté à Paris-Ouest. Il m'y rendit beaucoup de services et c'est à lui que je dus de m'adapter rapidement à ce nouveau genre de travail **(6)**. Je fus donc chargé par M. Franck d'un demi arrondissement, l'autre étant sous la responsabilité de Fournier. J'avais dans mon secteur Renault, Caudron, Farman, Salmson, Blériot, S.E.V. et un certain nombre de

maisons moins importantes travaillant à un titre quelconque ou susceptibles de travailler pour l'aéronautique. Je disposais d'équipes de contrôleurs en usine, les unes fixes dans les grosses maisons ou dans celles où se faisait un travail important ou de longue haleine, les autres volantes. Je faisais somme toute l'intermédiaire entre le service technique et les services de fabrication d'une part, et les constructeurs d'autre part, pour vérifier que les clauses tant techniques que matérielles (délais, approvisionnements, etc.) des marchés passés par l'État étaient bien appliquées et que, d'un autre côté, les normes officielles étaient bien suivies tant en ce qui concernait les matières premières employées que les procédés de travail et d'usinage.

J'avais donc un double rôle, technique, ce qui m'intéressait beaucoup, et administratif, pour lequel M. Tanneron me fut d'un grand secours. Je devais d'ailleurs en tirer grand profit beaucoup plus tard, en 1948, quand je devins directeur de la production à la S.N.C.A.S.O. La plus grande partie de mon temps se passait chez Renault qui, à ce moment-là, après avoir pris le contrôle de la société Caudron, était en train de mettre sur pied ce qu'il appelait l'usine O, où il avait mis en fabrication avant même que l'usine ne fut terminée 6 Typhons et 50 Bloch 210, et chez Farman qui, lui, lançait en série la construction des gros quadrimoteurs F-221. J'allais également assez souvent chez Caudron, dans la vieille usine en planches en bordure du terrain d'Issy-les-Moulineaux où se terminait la construction du prototype Goëland, et j'eus l'occasion d'y rencontrer le bon René Caudron, belle figure de vieux paysan à l'accent picard qui, depuis que Renault régnait en maître chez lui, se bornait à venir de temps en temps à son bureau au volant d'une belle " Nervasport ".

Dans ces visites, j'avais surtout affaire au personnel des ateliers et rarement aux directeurs. Chez Renault, on avait l'impression que tous les services étaient mélangés, et c'était vrai en ce qui concerne la fabrication car il fallait souvent aller chercher les pièces des moteurs d'aviation au milieu des ateliers consacrés à l'automobile. Chez Farman, cependant, je ne guère, au contraire, que le directeur de l'usine de la rue de Silly à Billancourt, M. Coquelin, gros homme dont un œil de verre donnait de la fixité à son regard et qui, sorti du rang, connaissait tout dans la maison. Salmson, à ce moment-là, avait un petit bureau d'études d'avions, dirigé par l'ingénieur Deville, transfuge de chez Caudron où il avait été évincé par le célèbre Riffard. Agé d'une cinquantaine d'années, brun et timide, il avait la curieuse habitude de construire ses avions en assemblant ce qui ressemblait à des bouts d'allumettes. Il avait ainsi produit chez Salmson le " Phrygame " et le " Phrygame Major " qui devaient, il faut le dire, beaucoup de leurs qualités au brave moteur 135 CV Salmson qui les animait.

Blériot avait au bord de la Seine, à Suresnes, une magnifique usine (7) à peu près complètement déserte et dont un petit coin avait été loué au jeune constructeur Jean Lignel qui, ayant épousé la fille riche et savante du " Progrès de Lyon ", pouvait se payer la fantaisie de construire des avions, qui ne furent guère réussis en général mais qu'il parvint quand même à faire financer en partie par l'État. Il les équipait tous avec des moteurs " Régnier ", construits dans un petit atelier, qui existe toujours, à Versailles, au bout de la rue des Chantiers, par un ancien pilote de guerre qui avait commencé par obtenir la licence pour la France des moteurs anglais de Havilland " Gipsy " et en avait dérivé un moteur six cylindres dont je contrôlais l'homologation et qui n'était pas mauvais.

La S.F.A., enfin, avait à Villacoublay une section de vol chargée de la contre réception des avions de série et où j'allais de temps en temps. C'est là qu'un beau jour je fis la connaissance de M. Marcel Bloch. Je vis un petit homme chauve et très brun, au teint pâle et mat, avec des yeux très vifs. Engoncé dans un gros manteau doublé de fourrure au col toujours relevé, il parlait d'une voix traînante et avait toujours près de lui sa puissante voiture américaine " Graham " qu'en général il changeait tous les six mois. Il semblait posséder le don d'ubiquité car on le voyait tout le jour et presque simultanément à Villacoublay, à son hangar ou au centre d'essais, à son usine de Courbevoie, près de la Seine, ou dans les couloirs du ministère de l'Air.



Potez 25 (© DR)



Salmson D-2 " Phrygame " triplace de tourisme (© DR)

Mon temps se passait donc un petit peu au bureau, situé dans un appartement voisin de la porte de Saint-Cloud, route de la Reine, où je signalais les minutes préparées par M. Tanneron avant de les soumettre à M. Franck, qui trouvait toujours quelque chose à y changer, et surtout dans les usines où je me familiarisais par le dedans avec les avions nouveaux qui allaient en sortir. L'entraînement aérien se faisait à la division d'entraînement du Bourget, sur des biplans Potez 25 à moteur Renault. Il fallait téléphoner la veille ou au plus tard le matin, et c'était ensuite toute une expédition pour se rendre de la porte de Saint-Cloud à l'aérodrome, en contournant tout Paris par le nord-ouest. Les rues étaient bien moins encombrées à cette époque, mais elles étaient beaucoup plus étroites et il n'y avait ni boulevard périphérique ni passages souterrains. Les vols eux-mêmes étaient sans intérêt car on errait sans but et il ne fallait pas s'écarter de plus de cinquante kilomètres. Je n'y allais que trois fois pendant les trois mois et demi de mon séjour au SFA, emmenant chaque fois comme passager M. Frank qui, seulement breveté observateur, adorait voler mais aimait mieux, ce qui est naturel, se confier aux mains d'un pilote expérimenté, venant de formation, qu'à celles d'un ingénieur n'ayant qu'un brevet des corps techniques.

A la fin avril, les lieutenants Guillot et Lucciardi, du Centre d'Essais, se tuèrent sur un Hanriot 180 et le lieutenant Jacques Lecarme fut muté au C.E.M.A. en même temps que Constantin Rozanoff, Housset et, un peu plus tard, Geoffroy et mon ami Laurent, d'autres vacances s'étant produites. Je pris juste le temps de mettre au courant mon remplaçant, le lieutenant Giros (8), et d'aller avec femme et enfants passer quelques jours à Crèvecœur au moment de Pâques, ayant la satisfaction de voir se réaliser un de mes vœux les plus chers.



Potez 25 (© DR)

Notes de fin

- (1) Centre d'Essais des Matériels Aériens,
- (2) Service Technique de l'Aéronautique.
- (3) Service des Fabrications de l'Aéronautique.
- (4) Je le connaissais déjà car il était venu une fois faire une période de réserve à mon escadrille à Nancy.
- (5) Je le retrouvai plus tard, en 1946, lorsque j'entrai à la SNECMA dont il était alors Secrétaire Général. C'était aussi un ami de ma tante Marie Badré.
- (6) Je devais le retrouver, de l'autre côté de la barrière en ce qui me concerne, comme chef de la subdivision de Nantes en 1968.
- (7) Elle existe toujours et appartient à l'Aérospatiale. J'y ai, durant plusieurs années, de 1958 à 1964, occupé le bureau même de Louis Blériot.
- (8) De la promotion X28, plus tard président de la SATAM, fondée par son père. Mort en 1968.

Centre d'Essais des Matériels Aériens (CEMA)

Je me présentai donc au Centre d'Essais, à Villacoublay, sur la route de Versailles à Choisy-le-Roi, le 3 ou 4 mai 1935 pour m'initier à mon nouveau travail de pilote d'essais. Le Centre était dirigé par le commandant Delaître, pilote de bombardement fameux de la guerre, puis signalé depuis par un certain nombre de raids et de coupes (Michelin, Breguet, Zenith...) et passé, un an plus tôt, du GAN ou Groupe des Avions Nouveaux au C.E.M.A., formé par la fusion du GAN et de l'ancienne section d'essais en vol du Service Technique. Il avait gardé une grande activité de pilote, débutant toutes ses journées par un vol d'environ une heure, quel que soit le temps, mais manifestant une curieuse répugnance à voler sur des avions très " modernes ".



Aérodrome de Villacoublay dans les années 1930. (© Musée Nicéphore Niepce)

À cette époque, il volait soit sur un Bréguet 27, à fuselage poutre, soit sur le Mureaux 160, petit trimoteur métallique, équipé de trois Salmson 135 CV et qui avait la curieuse propriété, qu'il partageait avec un grand nombre de prototypes des années 1930, d'un écart de vitesse d'une vingtaine de kilomètres seulement (120 - 140). Le sous-directeur était mon grand ancien (promo 24), l'ingénieur de 1^{ère} classe Eugène Vellay (1). Il était depuis une quinzaine de jours à l'hôpital de Versailles à la suite d'un accident de vol de nuit (2) où il avait eu une jambe cassée et de nombreuses blessures superficielles. Il était remplacé durant son absence forcée par son adjoint, mon conscript l'ingénieur Du Merle, blond, très jeune d'aspect, bon pilote, bien

instruit du point de vue technique et d'une audace folle et inconsciente pour lui comme pour les autres. Il était chargé de la rédaction des ordres d'essais des avions, suivant les demandes d'essais formulées en général par le S.T.A. Il était secondé par l'ingénieur Satre (3), chargé des parachutes et des avions civils, et s'occupait lui-même des qualités de vol des avions militaires.

Du côté militaire, l'adjoint au directeur était le capitaine de la Horie (4), le chef des Essais d'Utilisation Militaire le capitaine Démery, qui passa commandant quelques jours après mon arrivée, en même temps que je passais capitaine. Les pilotes officiers étaient le capitaine Vernhol, de la Horie, Dechaux, Geoffroy (5) et Coffinet (6), les lieutenants Polard, Housset, Rozanoff (7), Destaunes (8), plus spécialement chargé des essais de moteurs, Génin (9), Lecarme, qui était sur le point de partir à Toulouse, et moi-même et Laurent qui, comme je l'ai dit, nous rejoignit quelques semaines plus tard. Les services généraux étaient dirigés par le vieux capitaine Bordes (10) assisté du bon lieutenant mécanicien Ruau, et sur toute la mécanique régnait le capitaine Trouilloud (11), assisté du lieutenant Gibbon-Guilhem, frère du capitaine qui m'avait donné le baptême de l'air en 1926.

Les services administratifs ne comprenaient que du personnel civil. Ils étaient dirigés par M. Raoulx, artiste à ses heures, et qui devint fou quelques années plus tard. Il fut remplacé, au bout de peu de temps, par le chauve et majestueux M. Béhères. Du service des essais techniques, dirigé provisoirement par Du Merle comme je l'ai dit, dépendait un certain nombre de sections d'études d'essais et d'application. Les avions civils dépendaient de l'ingénieur adjoint Duhaut (12), que j'avais bien connu à Nancy quand il y était lieutenant de réserve en situation d'activité. Les avions militaires étaient sous la coupe de l'agent sur contrat de Delbecque (13) dont la voix enfantine sortait d'une figure moustachue de ruffian...

Le bureau des essais en vol était dirigé par l'ingénieur adjoint Nicolas (14) secondé de l'agent technique Toudic, deux petits bonshommes qui prenaient part à presque tous les vols d'essai et en exploitaient ensuite les comptes rendus. Les instruments de vol et de navigation ainsi que les pilotes automatiques, qui commençaient à apparaître dépendaient de l'ingénieur adjoint Jouy (15), un vieux de la vieille, excellent pilote " tous temps " et au flair merveilleux. La pesée était dirigée par l'ingénieur dessinateur Humbert, répertoire vivant de tous les avions qui étaient passés au centre. Enfin, le bureau de calcul, où s'effectuait le dépouillement de tous les diagrammes enregistrés au cours des essais de performances et le bureau de vérification des dossiers étaient, chacun, tenus par deux anciens polytechniciens à qui la vie n'avait pas été clémente : Jaillan (16), promo 1917, et " Adalbert " Oudard, promo 1920 S, correspondant à l'Académie des Sciences de Lima ! Deux services purement d'exécution matérielle, ceux-là, étaient rattachés au service des essais techniques : le contrôle, dirigé par l'ingénieur dessinateur Delannoy, chargé de la mise en place des équipements d'essais avant chaque

vol sur les avions, et la petite mécanique, dirigée par l'agent sur contrat chargée de la préparation, de la réalisation et de l'entretien de tous les instruments nécessaires aux essais.

Les avions eux-mêmes étaient répartis en trois hangars, constituant chacun un ensemble indépendant. Le hangar central, appelé " Oestrem ", abritait en principe tous les avions militaires prototypes en essais ainsi que les installations de pesée. Le hangar " Le Gouidec " avait tous les avions civils (quelquefois cependant certains avions militaires), et le hangar " Guynemer ", le plus grand, le seul qui existe encore, à l'extrémité est du Centre, ne logeait que les avions de servitude, prototypes ayant terminé leurs essais ou avions de série destinée à l'entraînement, aux voyages et aux essais de moteurs, d'instruments et d'accessoires divers. Une section d'avions spéciaux était destinée au lancement des parachutes, équipant des mannequins spéciaux en caoutchouc armé, dits " Siki " (17). Telle était donc l'organisation de cette maison qui subsista jusqu'en 1940 et fut la base du nouveau C.E.V. créé en 1945.

En principe comme en fait, tous les essais de qualités de vols (stabilité et maniabilité) étaient effectués uniquement par les officiers et les ingénieurs pilotes. Les autres essais (performance, endurance) pouvaient être faits par les sous-officiers. Ceux-ci, d'ailleurs, étaient en assez petit nombre. Ils s'étaient constitués en deux escadrilles, affectées l'une au " Destrem ", dite " escadrille d'expérience ", et l'autre au " Guynemer ", dite " escadrille de servitude ". Chacune de ces escadrilles était commandée par un des officiers pilotes. Je pris d'ailleurs le commandement de l'escadrille d'expérience peu de temps après mon arrivée et le gardai environ six mois. Les avions en essais étaient répartis entre les pilotes par le directeur du centre lui-même, et il y avait toujours deux pilotes par avion : le premier pilote responsable de la conduite des essais et de leur exécution dans les délais les plus brefs, et le second pilote chargé de l'aider ou de le remplacer en cas de fatigue ou d'indisponibilité.



Mureaux 160 T (© DR)

Le programme des essais, une fois fixé par l'ordre d'essais signé du sous-directeur technique, que nous appelions " le chef technique ", le pilote était libre d'effectuer les essais dans l'ordre et quand il lui plaisait, sous réserve toutefois d'une célérité aussi grande qu'il était possible, compatible avec une exécution correcte. Cette méthode, très souple et laissant toute initiative aux pilotes d'essais, tous recrutés par cooptation il ne faut pas l'oublier, donner d'excellents résultats et prouvait, une fois de plus, que l'initiative laissée à ceux qui en sont capables paie toujours.

Notes de fin

- (1) Décédé en 1964 alors qu'il était directeur général adjoint d'Usinor,
- (2) Cet accident se produisit dans des conditions assez curieuses, sur un petit monomoteur de transport Wibault, celui-là même qui avait figuré, comme avion de grand raid (!) dans le célèbre film de Noël-Noël " Adémaï Aviateur ". Au cours d'un vol de nuit, Vellay, qui pilotait, accrocha dans les environs de Chartres un quadrimoteur Lioré 206 qui volait tous feux éteints pour des exercices de DAT. Il eut la chance de ne laisser dans le choc qu'un demi-train d'atterrissage, mais son réservoir d'essence fut crevé sans qu'il s'en aperçut et, un peu avant d'arriver au terrain de Villacoublay, il eut la panne sèche et, descendant hélice calée, il accrocha les arbres s'écrasa en bordure ouest du terrain. Le Lioré, lui, se posa à Charrires sans dommages.
- (3) Créateur, plus tard, de la " Caravelle ",
- (4) X en 1924, tué en 1944.
- (5) Mort de maladie peu après la guerre.
- (6) Tué en septembre 1936 en effectuant, à Cazaux, les tirs du monoplace Nieuport 162. Il fit une perte de vitesse, probablement volontaire, au début d'un tir sur cible au sol et, trompé par les caractéristiques de décrochage de l'appareil, ne put le redresser à temps.
- (7) Tué aux commandes d'un " Mystère IV B ", le 3 avril 1954, alors qu'il était chef pilote des avions Marcel Dassault.
- (8) Tué en mai 1940.

(9) Génin était un garçon extrêmement original, fanatique du vol et, chose curieuse, aussi prudent, attentif et méticuleux en vol qu'il l'était peu, au contraire, dans la vie courante. Il fut tué en juillet 1937, le petit avion " Léopoldoff " qu'il pilotait ayant été rattrapé et heurté par derrière par un Dewoitine 500 de la 1^{ère} escadre de chasse dont le pilote fut tué. Génin sauta en parachute, n'ayant apparemment qu'une cuisse cassée, mais mourut quelques heures plus tard, probablement d'une hémorragie interne, à l'hôpital de Versailles.

(10) Tué lors du débarquement à Alger en novembre 1942.

(11) Fusillé par les FTP de Limoges en 1944.

(12) Tué dans un accident d'auto vers 1963.

(13) Mort peu après la guerre.

(14) Nicolas, de petite taille et de mince corpulence, bon pilote par ailleurs, fut chargé des essais du tristement célèbre " Pou du ciel " lorsque la machine de l'inénarrable Mignet entra, presque de force, au CEMA, en 1936, pour en sortir bien vite d'ailleurs couverte de ridicule. Il essaya ensuite de nombreux planeurs remorqués à 1 500 mètres par un Morane 315 largués de là. Il se tua sur l'un d'eux, un planeur polonais qui cassa en l'air en 1937.

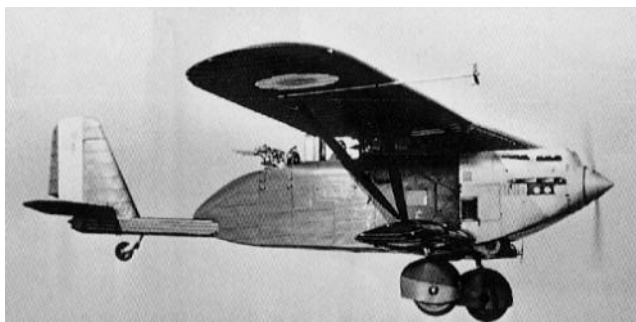
(15) Jouy se suicida le 28 juin 1937 dans des circonstances obscures. Il venait de passer ingénieur du corps et de quitter le centre pour aller de l'autre côté du terrain, à la contre-réception des avions de série, ce qui l'avait beaucoup affecté. Il craignait probablement d'être inculpé dans une affaire d'espionnage par photos aériennes, qui fut découverte à ce moment-là et qui d'ailleurs se termina par un non-lieu.

(16) Mort en 1950.

(17) Du nom d'un boxeur nègre qui eut son heure de célébrité en battant le champion Carpentier au cours d'un match, d'ailleurs truqué.

Essais de l'autogyre Cierva C.30

Dès mon arrivée, mon entraînement au pilotage fut repris et je dus commencer par piloter d'honnêtes monomoteurs qui, en ce temps-là, passaient encore pour modernes et qu'en tout cas je n'avais jamais vu de près. Je me rendis donc au " Guynemer " et fis seul (1) quelques tours sur Bréguet 27, Mureaux 111 et sur un Potez 39 équipé, au lieu de son Hispano habituel, d'un moteur Lorraine " Pétrel " à compresseur. C'était un engin lourd, désagréable et vibrant considérablement de la queue aux basses vitesses. En même temps, je m'initiais sur le plan théorique au travail de pilote d'essais en lisant attentivement le règlement S.E.T.S. où tout était prévu dans le détail. La progression normale des qualités de vol comprenait : la prise en main, où l'on déterminait les différentes vitesses intéressantes : maximum, minimum par réduction de puissance, décrochage, décollage et atterrissage, puis venait la stabilité longitudinale et transversale par les méthodes successives des mesures de réaction et de déplacement des commandes à des vitesses et à des configurations de vol choisies et stabilisées, et des sollicitations (ou léger déséquilibre de l'avion pendant un instant) aux points limites ou intéressants obtenus par la méthode précédente.



Bréguet 27 (© DR)



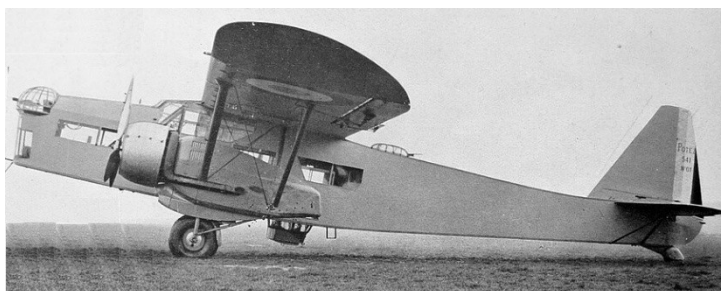
A.N.F. Mureaux 111 (© DR)

Quant à la maniabilité, c'était l'étude du comportement et de l'efficacité des gouvernes. Tous ces essais étaient effectués à un centrage aussi arrière que possible et déterminé par la pesée afin de connaître le centrage limite compatible avec la stabilité longitudinale, qui diminue quand le centrage recule (comme sur les voitures) puis à un centrage avant, de façon à déterminer la limite possible d'atterrissage ou de décollage. On faisait aussi ces mesures dans toutes les conditions de forme possibles de l'avion, en faisant varier successivement la position de tous les éléments mobiles, tels que train d'atterrissage, volets hyper sustentateurs, hélices à pas variables, etc. et à la puissance maximum et minimum en vol des moteurs. Dans le cas le plus compliqué d'un multimoteur avec beaucoup d'éléments variables, cela représentait une quarantaine d'heures de vol. Comme tous les vols de mesures devaient être effectués en atmosphère calme et à une altitude

moyenne inférieure ou égale à celle de la pleine puissance des moteurs, à Villacoublay les vols se faisaient presque toujours au-dessus des nuages, à une altitude comprise, suivant les avions, entre 1 500 et 5 000 mètres

Tout en me pénétrant de ce texte essentiel, je fus associé, comme second pilote, à mon conscrit Polart qui allait justement entamer le cycle complet de ces essais sur un des premiers Douglas DC.2 arrivés en Europe. Cet avion avait été acheté par le gouvernement français, avec une légère participation aux frais (1/16^{ème}) de la maison Renault qui désirait expérimenter dessus deux de ses nouveaux moteurs à refroidissement par air et éventuellement le construire en série. C'était le premier avion à passer au CEMA avec tous les dispositifs dits modernes incorporés en même temps, et le travail devait être au plus haut point instructif pour moi. En même temps, il me fut donné d'essayer quelques machines où il y avait des points particuliers à préciser (ce que nous appelions des P.A.P.).

Mon premier vol dans ces conditions fut effectué avec La Horie comme " contrôleur " pour vérifier quelques points de la courbe de stabilité longitudinale sur le Potez 541, qui était une cellule bien connue du bimoteur 540, où les moteurs Hispano avaient été remplacés par des Gnome K14 à refroidissement par air, plus puissants. Comme résultats, à la première sollicitation longitudinale, commandes bloquées, pleins gaz à faible vitesse,



Potez 541 (© DR)

l'avion partit en oscillations longitudinales amplifiées, ce qui était un cas d'instabilité et pendant qu'un peu empêtré, j'essayais de débloquent le manche, il fit un beau départ en vrille, plein moteur, arrêté d'ailleurs au bout d'un tour. Ce premier vol m'ayant " qualifié " - comme on ne disait pas encore - on me confia ensuite le bimoteur Bréguet 414 dont le premier exemplaire avait cassé en l'air quelque temps auparavant, dans des conditions mal éclaircies, tuant Signerin, qui était alors chef pilote chez Bréguet.

L'avion était un gros sesquiplan équipé de moteurs K.14, avec un fuselage renflé à l'avant pour contenir les quatre membres de l'équipage, et se terminant par une poutre relativement mince, de section quadrangulaire, portant l'empennage. On soupçonnait que cette poutre entraînait en vibrations aux vitesses élevées et que là était la cause de l'accident. Pour en voir le cœur net, on prépara un nouvel accélérographe miniature à enregistrement piézo-électrique, le Beaudoin, qui fut monté dans la queue, successivement suivant les trois axes, car il était encore trop gros pour que l'on put en monter trois à la fois. Accompagné de l'ingénieur de Beaudoin, M Gondet (2), J'exécutai dans chaque cas un certain nombre de piqués à grande vitesse au cours desquels effectivement la queue battait de son mieux. Du Merle, pour être bien sûr, me fit recommencer chaque essai deux fois puis un rapport fut rédigé et expédié déclarant l'avion dangereux et inutilisable. Une série de 40 machines en construction fut mise à la ferraille et la maison Bréguet en eut gros sur le cœur...

Je fis également un vol vers le mois de juin sur le Farman 420 avec Dechaux. C'était un des produits du programme B.C.R (3) Monoplan à aile haute, tout en bois, à train escamotable, équipé aussi de deux K.14, il avait lui aussi déjà tué son pilote, Salel de chez Farman, quelque temps auparavant. Instable, vibrant, mal aménagé, les essais en furent arrêtés après ce vol et il alla au " cimetière ", au bout du Guynemer, où tant d'avions, espoirs de leurs promoteurs, sont venus terminer une carrière peu glorieuse. Les vols sur le Douglas progressant, je fus jugé suffisamment instruit pour prendre entièrement à mon compte deux séries complètes d'essais, sur des machines qui étaient des versions nouvelles et améliorées d'avions déjà existants : un Morane 230, équipé d'un empennage agrandi, qui en améliorait la stabilité et la maniabilité ; et le prototype Mureaux 119, qui différait du 111 par un moteur équipé d'une hélice métallique tripale et d'un radiateur frontal qui diminuait la traînée. C'étaient deux machines sans complications ni vices. Je m'en tirai bien et, au début de juillet, j'étais classé dans la catégorie des pilotes aptes à toutes machines. Je fis également très rapidement les essais du Morane 315 tête de série qui devait remplacer, comme avion de début, les anciennes machines à moteur rotatif et dont, je crois, quelques exemplaires tirent encore des planeurs dans des aéroclubs.



Farman 420 (© DR)



Romano 80 (© DR)

Au bout de quinze jours de vacances je me remis d'autant plus sérieusement au travail que tous les anciens pilotes de la maison étaient en vacances, si bien que leur travail retombait sur les jeunes. J'eus d'abord un vrai prototype, le Romano 80, petit biplan biplace en tandem, destiné à l'acrobatie et à l'entraînement et équipé d'un moteur Salmson de 300 HP (4). C'était un avion très facile, très agréable et doué de qualités de vol qui surprisent tout le monde (5). Je m'attaquai ensuite au bolide du moment, le Dewoitine D.500, monoplace de chasse qui commençait à être livré aux formations et sur lequel je fis un certain nombre de vols concernant l'emport de charges extérieures variées tels que cinémitrailleuses, dispositifs de flottabilité sous les plans, etc. Le couronnement fut un vol de nuit, qui était mon premier vol de nuit sur monoplace et un des premiers effectués en France depuis la guerre. Je faillais d'ailleurs y casser la machine au cours d'un atterrissage un peu rude. Cet avion était d'ailleurs au centre d'une controverse qui battait son plein à ce moment. Certains utilisateurs, tous chasseurs de la guerre, avec à leur tête les colonels Pinsard (6) et de Turenne, prétendaient que pour la chasse un monoplane, surtout à aile basse - ce qui était le cas -, même s'il avait des performances supérieures, était inférieur à un biplan.

Ils portaient aux nues un avion concurrent, le SPAD 510, bien inférieur à tous les points de vue, comme je pus le constater personnellement au cours de quelques vols. Pour leur faire plaisir, je pense, on en commanda une cinquantaine d'exemplaires qui virent à peine les escadrilles d'où ils furent retirés presque aussitôt, tandis que les D.500 et leur dérivé plus puissant le 510 allèrent jusqu'à la guerre. À ce moment entra au Centre pour la troisième ou la quatrième fois, je crois, un prototype déjà célèbre, le Bloch 130, bimoteur K.14, et dont la charge alaire de 150 kg au mètre carré était, à l'époque, sensationnelle. Il n'avait d'ailleurs ni volets ni aérofreins. Je fus désigné pour m'en occuper car son premier pilote habituel, Polart, était en vacances. J'entamai donc des évolutions verticales et horizontales aux environs de 4 000 mètres d'altitude, auxquelles je commençais à être habitué. L'avion se posait aux environs des 120 kilomètre/heure, ce qui remplissait tout le monde de respect. En vol, ses qualités étaient assez convenables et il présentait surtout une maniabilité transversale bien supérieure à celle des avions de même tonnage alors existants. L'état-major, où mon camarade de promotion l'ingénieur Ziegler " assistait " le colonel Gama, chargé des programmes d'avions nouveaux, s'intéressait vivement à cet avion pour en faire un multiplace de chasse et de reconnaissance et c'est de là qu'avec la complicité du constructeur naquit la belle idée du Bloc 131. Enfin, le Douglas DC.2 dont la première tranche d'essais était finie me fut confiée entièrement pour la suivante et je fus également chargé de l'autogyre Cierva C.30 pour en déterminer les performances. Elles étaient médiocres, moins cependant que les qualités de vol, l'appareil dans sa version de l'époque étant instable autour des trois axes à toutes les vitesses.



SPAD 510 (© DR)



Douglas DC.2 (© DR)

Le mois de septembre 1935 fut très beau et je pus mener de front tous ces travaux, sans retard. Nous avions comme stagiaire à ce moment-là un officier italien très distingués, le capitaine Borgogno, blond, élégant, d'un charmant caractère. Il parlait parfaitement le français et participait à la vie normale du CEMA (c'était au

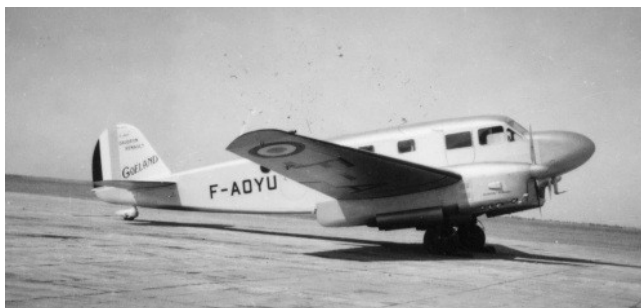
temps du rapprochement avec l'Italie, pendant un ministère Laval). Il fut d'ailleurs très affecté d'avoir cassé à l'atterrissage un petit monoplace d'entraînement, le Bernard 74 à moteur Guet Rh K7. J'ai appris, après la guerre, qu'il s'était tué vers 1940 aux commandes d'un monoplace bimoteur Breda 88, machine à performances très élevées et à qualités de vol exécrables, comme beaucoup de machines italiennes de cette époque.

Au milieu de septembre, je fis de nombreux vols de démonstration aux pilotes d'essais des constructeurs avec le Douglas DC.2. Comme les qualités de stabilité et de maniabilité de cet avion étaient assez supérieures à celles des avions français d'un tonnage approximativement égal (Wibault 280, par exemple) et que ses performances les ridiculisaient vraiment, la Direction de l'Aéronautique civile avait trouvé utile de faire voler tous ces messieurs pour leur montrer un peu ce qu'il fallait réaliser. Puis, la maison Renault, qui en était arrivée à se croire propriétaire de l'avion pour en avoir payé 1/16^{ème} fit voler dessus tout son état-major. L'organisateur de ces " réjouissances " était le chef du service aviation, Christian de Jonchay (5). Louis Renault, lui-même, qui me parut sous la figure d'un vieux turban à la peau tannée et ridée comme celle d'un singe, vint même participer à un vol, accompagné de son administrateur délégué, le jeune Le Hideux. Assis en second pilote à mes côtés, il me demanda de lui faire survoler son immense propriété dans l'Eure, près des Andelys, et me confia qu'il n'avait pas volé depuis qu'un jour, en 1913, Henri Farman l'avait emmené faire un petit tour.

Sitôt après ces vols, il m'envoya proposer par l'ingénieur Albert, que je devais bien connaître par la suite, de mettre à ma disposition chaque fois que je le désirerais, une de ses puissantes " Vivasport ". Je déclinai poliment cette offre, Vellay, rétabli, avait repris ses fonctions de sous-directeur et en tant que tel rédigea le rapport de fin d'essais du DC.2, qui resta célèbre car il fut largement diffusé dans la presse technique de l'époque et y suscita des réactions disons variées ! Les rapports du CEMA en effet, très confidentielles, étaient rédigées dans une forme assez spéciale. Ils ne faisaient pratiquement jamais mention des qualités de l'appareil, qui étaient supposées implicites, et se bornaient à énumérer tous les défauts qui avaient été relevés en insistant largement dessus.

Le rapport du DC.2 était conçu dans cet esprit et comme les essais avaient été particulièrement poussés, la liste des défauts relevés, qui étaient presque tous vraiment minimes, était quand même longue. Je me souviens à peu près de la phrase finale qui avait été, je crois, rédigée par Du Merle : " À part les défauts qui viennent d'être signalés, et toutes choses égales par ailleurs, il n'y a rien de particulier à signaler sur cet avion ". C'était la seule ligne du texte qui pût passer pour élogieuse ! Douglas et Fokker, son représentant européen, furent naturellement furieux de ce genre de publicité et les constructeurs français qui, à ce moment- là, étaient bien incapables de sortir quelque chose d'approchant, triomphèrent au contraire de façon bruyante disant que ces américains dont on parlait tant de loin n'étaient pas capables, quand ils étaient soumis aux mêmes règles draconiennes, de faire mieux qu'eux ! Comme le Douglas DC.2 fit, tout de même, dans le monde entier une carrière brillante, ce furent les services officiels français qui sortirent ridiculisés de cette affaire.

Les essais se terminèrent par un démontage complet de l'appareil pour en examiner la structure. Ce travail fut effectué dans les ateliers du centre et sous la direction de l'ingénieur Angeli de chez Renault. L'avion fut alors remonté et Renault tenta, sans beaucoup y croire, d'y adapter ses moteurs. La décision fut alors abandonnée, les moteurs d'origine remontés et l'avion fut loué à Air France qui l'utilisa pendant deux ans sur la ligne Paris-Bruxelles-Amsterdam. Il fut ensuite mis à la disposition du gouverneur général de l'Algérie et, je crois, détruit au moment de l'Armistice en 1940.



Caudron C.440 " Goëland " (© DR)

Au mois d'octobre, je fus désigné comme premier pilote sur le Caudron C.440 " Goëland ", qui venait de passer son certificat de navigabilité. J'avais, étant au SFA, contrôlé la fabrication de ce prototype chez Caudron. Muni alors d'hélices Ratier à deux positions, commandées automatiquement par vessies, il avait pour son premier vol piloté par Delmotte décollé d'Issy-les Moulineaux et s'était posé à Guyancourt où, au cours de la mise au point qui suivit, on l'avait muni

d'hélices à commande électrique et de portes de train d'atterrissage dont les propriétés, involontaires, d'aérofreins étaient moins accentuées. Il différait cependant assez profondément des innombrables Goëland qui ont suivi et qui ont rendu tant de services dans les périodes difficiles de l'Armistice et de l'immédiate

après-guerre. Les deux moteurs Renault 6 cylindres qui l'équipaient ne donnaient que 180 CV au lieu des 220 de ceux de série et tournaient dans le même sens, ce qui rendait le décollage plus délicat, d'autant plus que le pare-brise pilote, très bas et incliné, donnait peu de vue à ce moment, ce qui ne facilitait pas le contrôle de la direction. La dérive, très haute et pointue, donnait de l'instabilité spirale à toutes les vitesses. Quant à la stabilité longitudinale, elle présentait la curieuse particularité, que je n'ai trouvée sur aucun autre appareil, d'une zone d'instabilité plein gaz aux moyennes vitesses, les vitesses faibles et élevées étant stables !

Par contre, dès cette époque, les gouvernes étaient efficaces, très douces et sans frottement appréciable, ce qui était bien rare. Au même moment, je fis quelques vols sur le petit avion sanitaire Guillemain 10, où le pilote était placé si loin en arrière, derrière la cabine suspendue sous l'aile gauche où le blessé était allongé, que la visibilité vers l'avant était quasi-nulle et qu'en prise de terrain il fallait rester en vol dérapé, à droite ou à gauche, pour avoir quelque chance d'apercevoir d'éventuels obstacles. Le terrain de Villacoublay était terriblement encombré et la cohabitation avec les avions de l'École de l'Air et ceux de la 1^{ère} escadre de chasse qui faisaient constamment des tours de piste constituaient une gêne et un ennui constants, surtout quand les essais (décollages et atterrissages mesurés, en particulier) avaient lieu sur le terrain même.



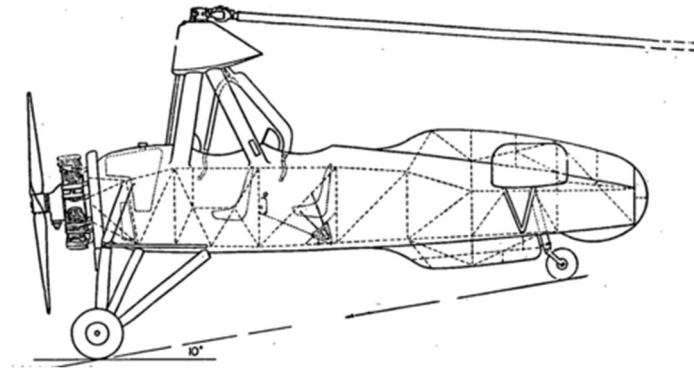
Guillemain 10 (© DR)



Autogyre Cervia C.30 (© DR)

En décembre 1935, enfin je fis avec l'autogyre un voyage assez mémorable. Il devait être exhibé à Montpellier à une exposition organisée par l'aéroclub local. Sa vitesse de croisière était de 90 km/h environ, avec trois heures d'essence à ce régime. Ma première étape me mena à... Etampes, où je fus arrêté par le brouillard qui m'imposa une escale de deux heures. Le brouillard s'étant un peu dissipé, je repartis vers Bourges où je n'atterris qu'à la nuit et à bout d'essence, le vent debout ayant réduit ma vitesse de route à 50 km/h ! Les voitures me dépassaient sur les longues lignes droites entre Orléans et Vierzon ! Le lendemain, le temps était toujours au brouillard, mais je pus quand même arriver à Nevers sous une pluie battante et je fus reçu par l'aéroclub local qui donnait son banquet annuel le soir même et m'invita à le présider. L'étape suivante, toujours sous une pluie diluvienne, me mena à Paray le Monial et, les Monts du Beaujolais étant complètement dans les nuages, je dus passer dans cette petite ville une mortelle après-midi dominicale.

Une petite éclaircie me permit, le lendemain, de franchir les collines, pas très haut, et d'arriver sur la plaine de la Saône, mais je retrouvai le brouillard qui noyait, comme d'habitude, la région de Lyon et j'eus bien du mal à trouver le terrain de Bron et à m'y poser, causant une certaine sensation par mon arrivée avec une visibilité de moins de 500 mètres. Enfin, après une nuit réparatrice à Lyon, je m'élançai vers le sud, nanti d'une météo m'annonçant un léger vent debout. À partir de Vienne, c'est-à-dire à 60 kilomètres du départ, un mistral de 120 km/h me poussa jusqu'à Montpellier en deux heures un quart, non sans m'avoir secoué de telle manière que je tentai à deux reprises, à Montélimar et à Avignon, de me poser de peur d'être retourné en vol tant les remous étaient violents, mais, essayant de me mettre face au vent pour atterrir, je me rendis compte qu'il m'était impossible de le remonter pour accéder au terrain. À Avignon, je craignais vraiment d'être entraîné en mer et je réussis, en biaisant vers la droite, à sortir de la zone de force maximum du vent et à rejoindre enfin Montpellier où le vent était quand même assez fort pour me faire atterrir en marche arrière. Je revins par le train, et l'appareil en fit autant, l'exposition terminée car les autogyres venaient d'être interdits de vol par suite d'une défectuosité dans les longerons de pales qui avait amené la perte en vol d'un appareil, ce qui me donna des sueurs froides rétrospectives.



Autogyre Cervia C.30

Notes de fin

- (1) On ne faisait jamais de double commande au CEMA.
- (2) Est actuellement encore au CNRS.
- (3) Multiplace de bombardement, de combat et de reconnaissance.
- (4) Le pilote qui l'avait mis au point pour le constructeur était Lemoigne. Colosse bavard et bruyant qui, après avoir débuté chez Gendron, s'était ensuite occupé de l'avion à surface variable Makhonine (qui allait plus vite voilure sortie que rentrée !) et avait un peu travaillé pour Romano. Il avait réussi à mettre sur pied et à faire vivre, avec quelques marchés du STAé, un bureau d'études qui n'a disparu que vers 1955. C'était un ennemi mortel du pilote Détrouat.
- (5) L'appareil de série, baptisé Romano 82, qui sortit deux ou trois ans plus tard, avait perdu toutes ces qualités. L'État-Major de l'Air et le STAG ayant demandé et obtenu des modifications telles que l'élargissement du fuselage, qui en firent un autre avion,
- (6) Célèbre pour ce que l'on appelait les " Pinsardises ", naïvetés ou " cuirs " dus à son absence complète d'instruction. Il finit très mal en 1944, après avoir collaboré à plein avec l'occupant.
- (7) Voir plus loin.

CEMA : hiver 1935 - 1936

L'hiver de 1935 à 1936 fut peu actif, le temps étant souvent mauvais et le terrain souvent détrempé et marécageux. Lecarme, qui avait quitté le centre, avait été remplacé par Viguié, dit " Le bib ", un de mes conscrits, chauve et pilote remarquablement fin et précis. Du Merle, parti au STAé, avait été remplacé par Hussenot, qui ne fit que passer, ne s'entendant pas avec Vellay, puis par Cambois, et c'était le jeune Daum qui était venu remplacer le lieutenant Destaumes à la tête de la section moteur et y donna une impulsion nouvelle, rendant plus systématiques les essais, en particulier pour les moteurs refroidis par l'air, grâce à l'emploi généralisé des thermocouples.

Je fis quelques vols sur un monoplace Morane 225, à moteur Gnôme & Rhône K9, équipé d'une hélice à pas variable Chauvière, et d'autres sur des Dewoitine 500 ou 501 équipés de divers dispositifs. Au début du printemps 1936, je repris de l'activité par les essais du Dewoitine, trimoteur de transport D.338, et par ceux qui suivirent sitôt après du quadrimoteur Farman 221 tête de série. C'étaient deux grosses machines de plus de trente mètres d'envergure et - dont les essais prirent pas mal de temps. Le Dewoitine 338, tout d'abord, avait eu une mise au point très longue et pénible chez le constructeur, aux mains du pilote Doumerc. Il arrivait bardé de consignes d'utilisation de toute espèce, avec trois systèmes différents à conjuguer pour compenser la gouverne de profondeur. Les trois moteurs refroidis par air Hispano 9V donnèrent aussi pas mal de fil à retordre et il me fallut à peu près deux mois pour tirer au clair le comportement de l'avion. C'est à ce sujet que je fis la connaissance du pilote d'Air France chargé de la mise au point des avions nouveaux à cette compagnie.



Morane 225 (© DR)



Dewoitine 500 (© DR)

Lionel de Marnier (1), as de la chasse dans la guerre de 1914, était devenu pilote de raid, puis de transport, et enfin technicien, la chose pour laquelle il était certainement le moins doué. Il participait comme passager à tous les vols et se bornait à prendre un air entendu devant les mesures ou manœuvres qu'il ne comprenait pas bien. Les essais du Farman furent plus simples : l'avion n'avait ni train escamotable, ni volets hyper sustentateurs ou freineurs, ni hélices à pas variables et un simple flettner (2) commandé suffisait pour compenser la gouverne de profondeur. L'avion, planeur remarquable, avait des qualités de stabilité assez médiocres et des gouvernes peu efficaces aux faibles vitesses. Il rappelait beaucoup les Goliath de mes débuts, mais volait remarquablement avec un deux et même trois moteurs stoppés (à vide, dans ce dernier cas). De nombreux essais furent effectués à la demande de Daum sur les moteurs Gnome & Rhône K.14, bardés de thermocouples pour étudier les températures des cylindres. Quelques essais de consommation effectués également menèrent jusqu'à l'été.

Nous avons eu quelques inquiétudes au mois d'avril, la petite Gabrielle ayant souffert d'une infection intestinale fébrile qui dura longtemps et la fatigua beaucoup. Elle fut très bien soignée par le médecin militaire du centre, qui est devenu et resté un de mes meilleurs et plus fidèles amis, l'excellent Maurice Ollivier. Au cours de l'hiver également, Jean mon frère, alors au séminaire Saint-Sulpice, fut gravement malade d'une pneumonie et vint passer quelques jours de repos avec nous.

Entre mes grosses machines, je fis aussi une série complète d'essais sur un prototype qui, pour diverses raisons, ne fut pas suivi. Le Dewoitine 503 était un D.500 à voilure un peu réduite, avec un train simplifié et bien profilé. C'est un des avions les plus fins et les plus agréables que j'aie jamais pilotés. En juin 1936 également, arriva au Centre un prototype dont la mise au point chez le constructeur avait été lente et pénible, le Bréguet 460. C'était ce que l'on appelait un multiplace de combat, qui avait commencé sa carrière avec un

fuselage très mince et quadrangulaire, comme le 414, qui s'était peu à peu enflé pour finir sous la forme d'une coque ronde mais encore trop courte. Équipé de moteurs K.14, il avait des fuseaux moteurs si mal dessinés qu'il avait fallu, à la suite d'incoercibles vibrations d'empennage, rajouter au-dessus des espèces d'ailettes pour y régulariser la turbulence du courant d'air. Les postes de l'avion étaient d'accès plutôt difficiles et le pilote, coincé dans une petite verrière, n'avait pas une visibilité fameuse. Vernhol était désigné comme premier pilote et moi comme deuxième pilote. Il effectua, comme d'habitude, le premier vol pour avoir droit à l'entrefilet habituel de Peyronnet de Torrès **(3)** dans " l'Intran " et me laissa ensuite tout le reste du travail.

À mon premier essai de stabilité longitudinale, l'avion, sur un remous probablement car le temps était chaud et un peu orageux, se mit à vibrer de tous les côtés, l'aile, le fuselage et les empennages se tordant simultanément. J'envisageai, le phénomène ne me paraissant pas contrôlable, de sauter en parachute, mais je m'aperçus à ce moment qu'il était impossible d'ouvrir la cabine en vol ! En ralentissant l'avion à l'extrême et en coupant les moteurs, je pus enfin ramener le calme. À l'atterrissage, je fis, pour corser le tout, un violent " cheval de bois ". Un peu irrité à la descente d'avion, je fis convoquer l'administrateur chef pilote de Bréguet, l'illustre Michel Détroyat **(4)**, qui me donna sa parole d'honneur que rien de pareil n'était jamais arrivé aux essais. Il essaya bien, par ailleurs, de faire dire à Vellay que j'avais déjà fait preuve de partialité contre Bréguet lors des essais du 414, mais l'interlocuteur se fit expulser presque manu militari ! On fit exécuter quelques survitesses par le pilote Ribière **(5)** et rien d'anormal ne se produisit plus. Je repris donc les essais qui, effectivement, purent être terminés sans histoire ni gloire et se terminèrent par le refus de l'appareil. Il alla finir sa carrière en Espagne dès que la guerre civile fut commencée **(6)**.



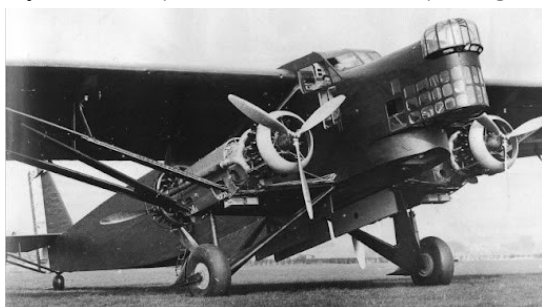
Dewoitine D338 (© DR)

Quelques mois après, bavardant avec le célèbre Costes qui avait fait quelques vols sur la machine à ses débuts, il me raconta qu'une fois, au cours des premiers essais, le même phénomène que celui que j'avais subi était arrivé et que l'on n'avait jamais pu par la suite le reproduire. On voyait également chez Bréguet à cette époque une étrange machine, appelée gyroplane, grand hélicoptère à rotor coaxial équipé d'un vieux moteur Bugatti et que l'on sortait de temps en temps, avec le bon ingénieur pilote Maurice Claisse aux commandes, pour lui faire faire des sauts de puce au cours desquels elle était solidement reliée au sol par des cordes attachées à des piquets. Sans se laisser abattre par l'insuccès du 460, un nouvel appareil de même formule, le 462 fut construit et le premier exemplaire, qui réalisa la vitesse honorable à l'époque de 390 km/h fut vendu aux Japonais qui le mirent en caisse et l'emmenèrent chez eux. On n'en entendit plus jamais parler. Le second appareil entra au centre l'année suivante et, après des essais très honorables, y resta comme avion de servitude pour les essais d'homologation en vol des moteurs.

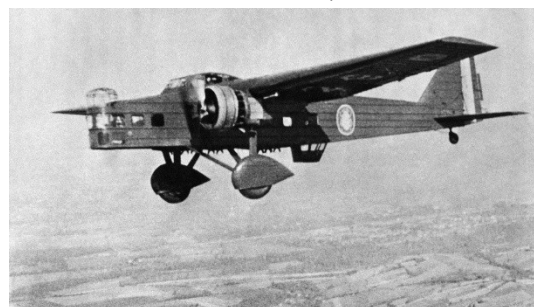
La fin du printemps fut troublée par les grandes grèves de 1936 qui n'épargnèrent pas le CEMA, dont l'activité fut pratiquement stoppée pendant une semaine. Il fallut s'adapter ensuite aux nouvelles règles : semaine de 40 heures, congés payés, contrats collectifs, et ce ne fut pas sans beaucoup de peine et de difficultés. Dans le courant de l'été 1936, Vernhol fut muté à la 15^{ème} escadre, récemment créée à Avord, pour y prendre le commandement d'un groupe qui devait être équipé de Farman 221. Il fallait occuper la place d'adjoint au directeur où il avait succédé, peu de temps auparavant, à La Horie, reçu à l'École de Guerre. Je fus désigné pour l'emploi.

En même temps, après que j'eus été passer une semaine à Avord avec un Farman 221 pour y entraîner quelques pilotes destinés à servir de moniteurs à l'escadre, le colonel Delaître me désigna pour suivre en usine, avant d'en effectuer plus tard les essais, le Lioré 45, bombardier ultramoderne, œuvre du jeune ingénieur Pierre Mercier ; la construction du prototype à Argenteuil était supervisée par Lecarme, qui avait enfin réussi

à quitter l'Armée de l'Air. Je fis donc, à partir de ce moment, de fréquentes visites à l'usine d'abord, au hangar Lioré du terrain ensuite, où le montage de l'avion s'effectua dans les derniers mois de 1936. Entre-temps, je fus occupé à divers essais de pilotage automatique en collaboration avec Jouy.



Farman F221 (© DR)



Bloch MB-200 (© DR)

Ce fut d'abord un pilotage américain Sperry, sur un Bloch 200, dont le fonctionnement n'était guère merveilleux, et les fameuses girouettes Constantin, montées en adjonction à un stabilisateur électrique de cap " Alkan-Thédenat " sur un Lioré 20. L'ensemble volait à peu près, mais ce n'était guère la faute des girouettes, quoi que prétendît leur inventeur, obstiné, buté et toujours prêt à accuser le pilote ou l'avion quand quelque chose ne marchait pas. Il prétendait que sa girouette était la panacée qui permettrait, en particulier, d'augmenter la charge utile des avions en reculant le centrage jusqu'à être dans les zones de forte instabilité. Jouy lui rétorquait que son système était équivalent à vouloir piloter le transatlantique " Normandie " par la petite barque attachée derrière au bout d'une ficelle, et il avait raison.

Une autre figure curieuse dans la cohorte des inventeurs d'appareils de pilotage automatique était M. Aveline, directeur technique de la S.E.C.A.T. (Société d'Études et de Construction d'Appareils de Télémécanique). Il passait son temps à essayer de faire marcher des stabilisateurs de cap avec des compas magnétiques, les ailerons avec des contacts actionnés par du mercure dans des tubes en U, et la profondeur avec des pendules, ce qui donnait des résultats plutôt décevants, mais qui ne le décourageaient jamais. Il prenait d'ailleurs toujours part aux vols d'essais, coiffé d'un chapeau melon en hiver, d'un canotier en été. Je fis avec lui à ce moment quelques vols sur un monomoteur colonial S.P.C.A. 82, à moteur Lorraine refroidi par air, que le stabilisateur de cap, bien que le dandinant pas mal, n'empêchait pas en moyenne de voler à peu près en ligne droite. L'État français avait acheté deux " Comet " de Havilland à la suite de la victoire de ces appareils dans la course " Londres-Melbourne " et je fis quelques vols d'essais sur ces machines. En vol, elles avaient les qualités de maniabilité d'un excellent monoplace de chasse et une très bonne stabilité. En revanche, le décollage était long et délicat. L'avion ne levait pas vite la queue, s'embarquait fortement et le pilote, placé loin derrière et ne voyant rien devant lui, avait de la peine à le tenir droit. À l'atterrissage, il fallait également faire très attention car la voilure décrochait brutalement, juste à l'incidence d'atterrissage et les amortisseurs, simples ressorts à boudin, n'amortissaient rien du tout.

Sa copie française, le " Typhon " de Caudron-Renault, que j'eus également l'occasion de piloter à ce moment, n'avait pas ses défauts, mais il était beaucoup plus lourd et moins agréable en vol. Le décollage était aussi exagérément long et je faillis, une fois, le terminer dans les hangars de l'École de l'Air, au fond du terrain. La longueur de roulement était d'ailleurs influencée fortement, non seulement par le poids mais aussi par le centrage, étant augmenté d'un bon tiers au centrage avant maximum. En 1936, on vit assez souvent au Centre des missions russes, toutes menées par l'attaché de l'air soviétique, petit boiteux au visage ravagé, dont j'ai oublié le nom et qui fut " liquidé " lors des procès de Moscou, en compagnie du maréchal Toukhatchevsky, qui avait été précisément avec lui mon passager au cours d'un vol de démonstration sur Potez 540.



Caudron-Renault C-460 " Typhon " (© DR)

Au début de 1937, je fis la série complète des essais du Bloch 220, avion de transport civil bimoteur 14 N, inspiré du Douglas DC.2 et qui présentait des qualités de vol et des performances de décollage et de vol sur un moteur si brillantes que M. Bloch, qui l'avait dérivé du médiocre bombardier Bloch 210, voulait à tout prix en redériver un avion de bombardement. Il était cependant assez occupé à l'époque par la mise au point de son 131, le dérivé du 130, qui lui donnait de gros déboires, étant obstinément sujet à de fortes vibrations d'ailes, que l'on s'aperçut au bout d'un bon nombre de vols venir de la forme défectueuse des fuseaux moteurs et de l'interaction des empennages avec leur sillage. La stabilité non plus n'était pas fameuse, l'utilisation en vol des postes de tir était à peu près impossible, et les performances, auxquelles on avait tout sacrifié, furent finalement, avec des moteurs plus puissants, inférieures à celles du 130.



Bloch MB-220 (© Nico Braas collection)



Bloch MB-220 (© DR)

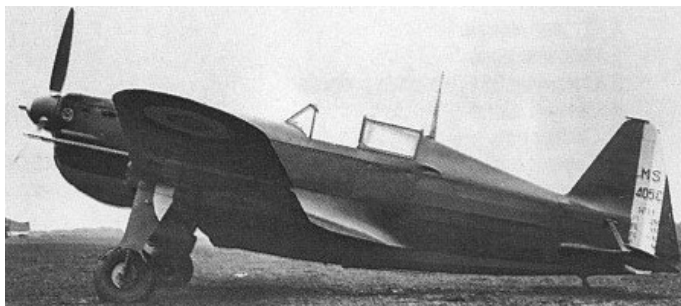
Sur ces entrefaites, Vellay avait quitté le centre et avait été remplacé comme sous-directeur par mon camarade de promotion Ziegler, dont le caractère et les méthodes de travail étaient foncièrement différentes. Très dynamique et réalisateur, il était aussi (7) et il est toujours, sujet aux emballements subits et aux initiatives parfois brouillonnes. Il commença par réorganiser la maison, réunissant les deux services séparés des essais techniques et de l'utilisation militaire en un seul service des essais, sous sa direction, à la grande mortification du bon commandant Démery, qui dut d'ailleurs s'incliner car Ziegler avait tout l'appui de l'État-Major Général où il venait de passer quatre ans. Il prit ensuite l'initiative de faire participer officiellement le centre à la mise au point des prototypes chez les constructeurs, ce qui était une belle entorse aux sacrosaintes règles de la "séparation des pouvoirs" et des rapports distants qui devaient être maintenus entre les constructeurs et les services d'État chargés des essais. Je fus un des premiers à appliquer cette nouvelle décision en allant voler sur le Lioré 45, qui venait de faire ses premiers vols, dès le mois de mai 1937. L'appareil était mu, à ce moment, par les "fameux" moteurs Hispano-Suiza 14 AA à refroidissement par air et dont il devait, par la suite, faire une si belle consommation...

Notes de fin

- (1) Tué dans un accident en 1941 après une belle carrière au FFL.
- (2) Petit volet articulé au bord de fuite de la gouverne.
- (3) La curieuse personnalité de P. de Torrès exerça sur l'aviation de 1932 à 1940 une influence non négligeable. Journaliste sportif d'origine portugaise, il avait commencé par tenir dans le "Miroir des Sports", la chronique de l'avion. Passé, je ne sais comment, comment, à la rubrique "Nouvelles de l'Aviation" de l'Intransigeant, il en fit vite, grâce à une documentation étonnamment sûre et précise, souvent indiscrette, la pâture quotidienne de tout ce qui touchait, de près ou de loin, à l'aviation en France. Il appelait les choses et les gens tantôt par leur nom, tantôt par des rébus et des périphrases qui n'étaient transparents que pour les initiés. Fin 1938 ou début 1939, il entra chez Marcel Bloch comme directeur de la production. Après la guerre, il s'effaça un peu. Il s'essaya au commerce aéronautique international, avec Israël en particulier. Vers 1960, j'ai perdu sa trace.
- (4) Tué en 1937 à la suite d'une panne d'inhalateur à haute altitude sur l'avion de chasse, un Morane 406 qu'il pilotait.
- (5) Voir note précédente.
- (6) Au début de la guerre d'Espagne, s'organisa, sous la direction de Lionel de Marmier, tout un trafic de livraison d'avions aux Républicains (le Bréguet 460 fut livré à Franco !). Mais les ressources françaises étaient très limitées et une fois livrés quelques Dewoitine 371, Loire 46 et Potez 540, il n'y eut plus rien. Les avions français épuisés, l'équipe, que nous appelions "les gangsters de Toussus - Paris" du nom du terrain où ils opéraient achetèrent en Amérique quelques avions de transport usagés et constituèrent avec une ligne de transport à sens unique Toulouse-Barcelone. Ils durent les faire passer au CEMA pour obtenir les certificats de navigabilité, qui à l'époque, n'étaient pas soumis aux mêmes règles, aux USA. J'eus ainsi à effectuer quelques vols sur un Vultee V1, gros monomoteur assez médiocre et qui était dans un état de délabrement avancé.
- (7) Président de la SNIAS actuellement.

Lioré-et-Olivier LeO 45

Dès le milieu de 1936 on avait commencé à attendre l'arrivée des monoplaces de chasse du programme élaboré en 1934 par l'État-Major. Le premier fut le Morane 405, dont les essais furent brillants mais la mise en série retardée pour des raisons de lenteur administrative. Ce n'était pourtant pas le moment. Le deuxième prototype, le Nieuport 161, à moteur Hispano 12 Y Cr5, entra au CEMA en mai 1937. Les essais devaient être faits par Coffinet et Vignier, mais ce dernier tomba malade tandis que Coffinet venait de se faire une entorse au ski. Je dus les remplacer au pied levé et fis ainsi pas mal de vols sur cette machine qui était, à tous les points de vue, bien moins brillante que le Morane. Le moteur chauffait beaucoup, la maniabilité était inférieure, les vitesses de décollage et d'atterrissage plus élevées et la vitesse maximum inférieure.



Morane MS-405 C1 (© DR)



Nieuport 161 (© DR)

Au retour d'une permission de trois semaines passées à Saint-Gildas, je fis rapidement les essais du grand monoplan Bernard 86, équipé d'un moteur diesel Junkers Junt 205, dont la licence avait été prise par la Compagnie Lilloise des Moteurs, filiale de Peugeot. Le moteur donnait dans l'ensemble satisfaction, mais manquait un peu de puissance, et l'avion très mou, trop planeur, tout juste stable, avait une cellule qui se déformait en vol dans tous les sens. Au cours des essais d'endurance du moteur, qui suivirent les essais de qualités de vol, son train d'atterrissage, à la commande d'escamotage très compliquée, refusa de sortir, et Rozanoff dut le poser sur le ventre, ce qui fit que l'on n'en parla plus jamais.

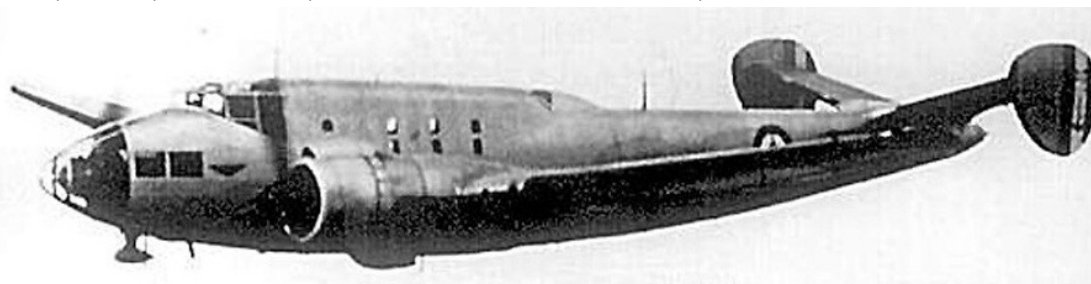
L'été avait été également marqué par la fameuse course Istres-Damas-Paris, décevante pour nos couleurs, et à laquelle Laurent avait pris part comme navigateur du Bloch 160, piloté par le commandant François. Le CEMA avait fourni un très gros effort pour l'exécution rapide des essais du Bloch 160 et du Farman 2231. J'avais été chargé de ce dernier et la série complète d'essais, comprenant identification, pesée, vérification générale, qualités de vol et performances sommaires, fut exécutée en moins de vingt-quatre heures consécutives ! L'appareil présentait d'ailleurs des qualités de stabilité remarquables, une bien famille 220, et une extraordinaire meilleure maniabilité que celle des types précédents de la facilité de pilotage. Cependant il ne se classa pas dans la course, ayant dû abandonner par suite du mauvais temps qu'il rencontra sur l'itinéraire que son pilote, Guillaumet, avait choisi.

Après avoir assisté au départ de la course à Istres, j'étais le lendemain après-midi au Bourget où l'on vit arriver les avions italiens les premiers, les pilotes à peine descendus poussant de grands cris de " Duce, Duce " devant le représentant du ministre de l'Air, le peu brillant colonel Domino qui était venu les accueillir. Le Bloc 160 arriva bon dernier et, quand ses moteurs s'arrêtèrent sur l'aire cimentée d'accueil, il ne tomba pas dix litres d'essence des robinets de vidange des réservoirs. Il était temps. Nous fîmes un accueil triomphal à notre ami Laurent, complètement assourdi et ahuri par le bruit entendu pendant plus de vingt-quatre heures de quatre moteurs Hispano à échappement complètement libre !

Au mois de septembre 1937, le 13 exactement, le Lioré 45 étant entré au CEMA, bien que ses moteurs ne fussent absolument pas au point, chauffant beaucoup, perdant leur huile, etc., je fis mon premier vol dessus comme pilote, le terminant de façon peu brillante, cassant la roue de queue à l'atterrissage par suite d'une approche trop lente et immobilisant l'appareil plus d'un mois. Rentré en essais au début de décembre, en faisant, le 6, la base de Saclay avec Doumerc aux commandes, les vilebrequins des deux moteurs cassèrent à peu près simultanément et l'appareil se posa dans un magnifique champ de choux après avoir franchi de justesse une ligne de peupliers. On le traîna alors à travers champs jusqu'à cette ligne de peupliers où l'on construisit un abri provisoire pour l'appareil et, par un froid mémorable, les moteurs furent changés, ce qui prit une quinzaine de jours, et l'appareil, redécollant aisément du sol gelé, rentra à Villacoublay où il fut décidé de l'envoyer à

Marignane où le Centre venait d'installer une annexe pour les essais en hiver. Doumerc emmena la machine en vol, par Bordeaux et Toulouse, et je rejoignis par la route, au début de janvier avec la Peugeot toute neuve.

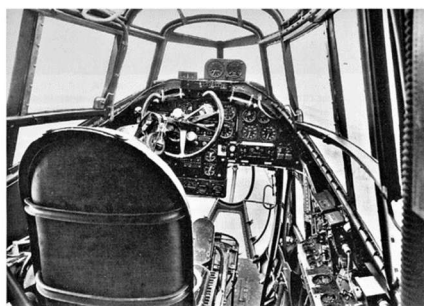
L'annexe de Marignane, dont c'étaient les débuts, consistait en deux bureaux dans une baraque près d'un hangar loué, appartenant à la Chambre de Commerce de Marseille. Nous logions, très confortablement, à l'hôtel Sainte-Anne à Martigues, à vingt kilomètres de là. Les essais du Lioré 45 durèrent une douzaine de jours et ne furent marqués par aucun incident notable. Le seul défaut sérieux de l'appareil, à part une faible instabilité longitudinale aux très faibles vitesses pleins gaz, était au décollage une tendance à partir un peu dans tous les sens au début du roulement, la gouverne de direction n'agissant convenablement que queue haute, lorsqu'elle était sortie du sillage dû aux portes du train d'atterrissage. Il fallait donc en début de roulement agir rapidement sur les commandes des moteurs. Les essais terminés, ce fut moi qui ramenai l'appareil, avec une escale à Lyon, où je faillis le casser en voulant faire un départ trop rapide. Le retour à Villacoublay fut un succès car c'était la première fois que les moteurs, qui n'avaient pas été changés depuis le départ, tenaient si longtemps. Ils se rattrapèrent vite d'ailleurs car dès le lendemain, au cours d'une présentation en vol devant le ministre Guy La Chambre, l'un d'eux avalait son compresseur ! En changeant une fois de plus les deux moteurs on en profita pour les équiper avec les révolutionnaires capots Mercier à circulation d'air à retour.



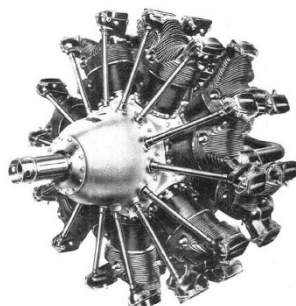
Lioré & Olivier
LeO 45 (© DR)

La mise au point en fut assez longue, le refroidissement des cylindres supérieurs était gêné par la manche à air du carburateur inversé et il fallut remplacer celle-ci par deux espèces d'oreilles de lapin mieux dégagées. On arriva comme cela jusqu'à la fin de l'été de 1938, mais les défauts des moteurs Hispano semblant décidément impossibles à corriger, il fut décidé de les remplacer par les nouveaux moteurs Gnôme et Rhône 14 N 21, un peu moins puissants peut-être, mais qui avaient été bien mis au point en vol sur le Bréguet 462, et du jour où ils furent installés, l'avion ne connut plus aucun ennui (1) et put poursuivre ses vols à une cadence accélérée, démontrant en particulier une vitesse en altitude supérieure à 500 km/h, ce qu'aucun avion militaire français n'avait encore atteint (2).

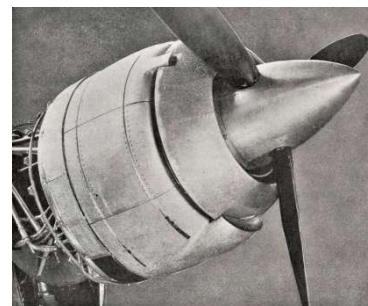
Un concurrent se manifestait à lui depuis le début de l'année où le prototype Amiot 340 avait effectué ses premiers vols. Ce ne fut jamais qu'un " avion de tourisme de 2000 CV " car il fut toujours quasiment impossible d'y installer des aménagements militaires. Son constructeur, M. Amiot, lança une campagne de publicité furieuse, déclarant partout que 40 appareils par mois sortiraient en 1939. En réalité, l'appareil, plus facile à piloter que le Lioré, ne fut jamais au point, ayant des performances inférieures et des installations très médiocres. Il n'y en avait qu'une trentaine de construits en juin 1940, contre 350 Lioré, et ils n'effectuèrent que quelques reconnaissances de nuit non armées. Au mois de septembre 1938, après quelques jours passés à Saint-Gildas, juste avant les événements de Munich, je fis avec Laurent comme navigateur quelques missions photo pour le compte du S.R (3) et de l'Intelligence Service, sur l'Italie, la plaine du Pô et les Alpes. Nous utilisions pour cela un Potez 540 délesté de son armement, aux tourelles carénées et qui, avec une bonne charge d'appareils photo bien réchauffés, terminait ses missions à plus de 10 000 mètres.



LeO 45 Poste de pilotage (© DR)



Hispano-Suiza 14 AA



LeO 45 capots Mercier (© DR)

Nous partîmes avant le jour de Saint-Raphaël et, le terrain de Lyon étant dans le brouillard, nous atterrîmes à Grenoble d'où nous ne pûmes repartir de suite, de l'eau s'étant condensée dans les magnétos pendant la descente. Il n'y avait pas de téléphone sur le terrain et l'on juge de l'angoisse qui régnait à Paris, au 2bis avenue de Tourville, où l'on nous voyait captifs des Italiens, avec un incident diplomatique majeur en gestation. Les autres missions se firent au départ de Lyon et, un peu plus tard, Laurent, tout seul, en effectua une ou deux au départ de Bastia, sur le nord de la Sardaigne. Nous avons inventé l'U2 vingt ans avant les Américains. Sitôt après Munich, j'étudiai avec le commandant Ronin la possibilité d'étendre ces missions avec des appareils plus rapides, et nous fîmes ensemble quelques vols sur un des Comet et sur le Douglas DC.2 ramené d'Algérie où le gouverneur général de l'Algérie ne l'utilisait pas. Malheureusement, le De Havilland Comet n'offrait pas de visibilité vers l'avant, ce qui était gênant pour la navigation précise réclamée par la photo. Quant au Douglas, le travail nécessaire pour l'aménager en avion photo était trop important et difficile. On songea alors au Lioré 45 prototype, mais finalement rien d'aboutit de toutes ces idées et je crois que nos missions sur le Potez 540 furent les premières et les dernières du genre (4).

Amiot 340 (© Col Moret-Courtél). Avion triplace de bombardement. Premier vol le 6 décembre 1937. Un seul exemplaire construit.



En décembre 1938, je fus envoyé en mission à Amsterdam pour voler sur les avions Fokker G1, bi-fuselages bimoteurs de chasse auxquels le ministère de l'Air s'intéressait. Les appareils ne présentaient pas de qualités extraordinaires et l'affaire, à la suite de mon rapport, n'eut pas de suite. Je fis à cette occasion la connaissance de l'illustre M. Seehatz, qui était alors directeur commercial de Fokker et que j'ai revu pour la dernière fois au salon de l'aviation au Bourget en 1965. Je fis le voyage aller-retour dans un Douglas DC.2 de la KLM et l'arrivée au Bourget au retour fut peu agréable, le pilote n'ayant pas voulu attendre son tour d'atterrissage au-dessus des nuages et, sorti de ceux-ci, littéralement au ras des arbres de la forêt de Chantilly, tourna une demi-heure autour de Senlis, plus bas certainement que le clocher de la cathédrale. J'avais fait entre temps de nouveaux vols sur le Dewoitine 338 et il avait acquis sa forme définitive avec deux dérives supplémentaires aux côtés de la grande. La Direction de l'Aviation Civile, où régnait mon ami Fournier, décida de me faire effectuer avec le premier avion modifié un aller-retour complet sur la ligne d'Extrême-Orient où ils étaient en service.



Potez 540 (© DR)



Fokker G1 (© DR)

Notes de fin

- (1) Avec les moteurs Hispano, 13 moteurs avaient été " consommés " en 54 heures de vol !
- (2) Je le présentai en vol à une grande manifestation aérienne à Villacoublay, le 10 juillet 1938 lendemain de la naissance de notre premier fils Jean.
- (3) Dont la section Air était commandée par mon ancien commandant de groupe et ami le commandant Ronin, assisté de mon camarade de l'École de l'Air, le capitaine Pépin, tué en juin 1940.
- (4) Je parle des missions à haute altitude, car sous le couvert de tourisme aérien, des missions à basse et moyenne altitude furent exécutées par Léon Challe, Roger Gérard et James Hennessy sur leurs avions personnels.

Transfert du CEMA à Orléans-Bricy

À mon retour au CEMA, je pus assister aux efforts faits par le russo-américain Major de Seversky (1), venu essayer de nous vendre son biplan de chasse qui n'avait pas été commandé aux États-Unis. Il était très activement patronné, de façon intéressée sans doute, par le sénateur Béranger et le député Robbe, jaloux du succès remporté l'année précédente par le sénateur de La Grange qui avait été le promoteur, avec un honnête profit sans doute, de l'introduction en France du Curtiss P.36, introduction qui fut d'ailleurs bénéfique pour l'Armée de l'Air, comme l'avenir le prouva. Ce Curtiss était une excellente machine. On n'en pouvait dire autant du Seversky, malgré la virtuosité avec laquelle son constructeur pilote le présentait. On ne peut pas dire d'ailleurs que cette présentation se fut effectuée dans un climat de confiance car toutes les discussions avec le constructeur donnaient lieu à un procès-verbal écrit établi sur le champ et signé par les deux parties. L'appareil, finalement, fut refoulé et Seversky partit ailleurs en Europe essayer de le vendre, sans plus de succès.

Au mois de juin 1939, j'allai passer une quinzaine de jours à Cazaux avec le Lioré 45 prototype pour y effectuer des tirs et des bombardements. Le temps y fut constamment chaud et orageux. Le retour vers le 20 juin fut pénible de ce fait et il fallait absolument que je revienne car je devis, le jour de la fête de Hoche à Versailles, recevoir la croix de la Légion d'Honneur au cours de la prise d'armes qui avait lieu à cette occasion. Ce fut aussi à cette époque que j'effectuai un certain nombre de vols sur un appareil monoplace Koolhoven FK-58, fabriqué en Hollande et équipé d'un moteur Gnôme et Rhône 14 N, sur lequel j'eus l'occasion d'enregistrer les températures d'huile les plus élevées (175°C !) et la vitesse au badin, en piqué, la plus forte (800 km/h) que j'eus jamais vues à cette époque.

À mon retour d'Indochine, on sentait venir la guerre de plus en plus car l'aspect apaisant de Munich avait bien disparu avec l'invasion de la Tchécoslovaquie-Maintenant c'était vers la Pologne que se tournaient les menaces hitlériennes. Cependant, la France était soumise de la part des Allemands à une opération " charme " qui se concrétisa par le voyage en Allemagne du bon général Vuillemin, le chef d'État-Major de l'Armée de l'Air et par les fraternisations des pilotes du CEMA avec le général Udet au grand meeting international de Bruxelles, en juillet 1939. Je ne participai pas à ce dernier car, voulant profiter de ce que je sentais bien être un reste, j'avais pris deux semaines de permission.

Les travaux à Villacoublay se portaient surtout sur la mise au point définitive des avions têtes de série dont nous avions essayé les prototypes les années précédentes, et naturellement dans une atmosphère de plus en plus fiévreuse à mesure que septembre approchait. Et puis, ce fut le jour fatidique où mon ami Tuffal, entrant dans mon bureau, me dit qu'il venait d'entendre à la radio que les Allemands avaient envahi la Pologne. L'après-midi, c'était la déclaration de guerre et, conformément aux ordres, le CEMA commença immédiatement à se replier sur le terrain de Bricy, près d'Orléans, où devaient se concentrer tous les services techniques de l'aviation. L'entrée en guerre était prévue pour le dimanche 3 septembre 1939. Le départ du CEMA pour Bricy était donc commencé depuis la veille. Les avions filaient sans arrêt et les hangars se vidaient peu à peu, des Potez 540 faisant la navette et ramenant les pilotes pour accélérer les convoyages.



Koolhoven FK-58 (© DR)



Lioré 45 (© DR)

Ayant en cours d'essais de refroidissement un Lioré 451, je devais partir là-bas un des derniers, l'appareil subissant une dernière modification et n'étant pas immédiatement en état de vol. Il n'était pas question, ce jour-là, de descendre déjeuner à Versailles, comme je le faisais d'habitude, et c'est à la " Popote des Ailes ", chez la Mémère Puyade à Chaville, que nous prîmes un dernier repas, entourés des pilotes d'essais civils. Une gaieté un peu forcée au début régna peu à peu et finit par devenir tout à fait franche lorsque Fickinger (2),

de chez Amiot, dit " Fifi " expliqua son plan personnel pour user l'ennemi dans les lignes fortifiées se faisant face : " Tout simplement placer les feuillées face à la ligne Siegfried. Ce n'est pas que ce soit très gênant, mais à la longue c'est lassant ! ". De retour au terrain, le Centre était presque désert et nous n'étions plus que quatre ou cinq, avec le colonel Montrelay, sur l'air cimentée du Destrem, lorsque le général Vuillemin arriva tout seul pour se rendre, avec son Caudron " Simoun " et son fidèle mécanicien de Pembroke (3), à son quartier général dit le " Point Z " à Saint-Jean les Deux Jumeaux près de Meaux.

Avant de s'en aller, il urina soigneusement comme il le faisait d'habitude contre la haie de troènes puis, nous serrant la main à tous, il nous recommanda de bien laisser pendant la nuit les hangars ouverts et les avions sur la piste, les Allemands devant venir bombarder la région parisienne. " Renseignement, nous dit-il, absolument sûr ". Tout le monde, rentré chez soi, ne dormit donc que d'un œil la nuit suivante, dans l'attente des sirènes qui devaient nous faire nous précipiter dans les caves. Rien ne se produisit cependant et, le lundi matin, je me rendis à Villacoublay pour, de là, gagner Bricy. Je me souviens de l'impression triste et pénible que je ressentis en errant dans ces bâtiments déserts dont pourtant je ne savais pas encore qu'ils ne serviraient plus jamais. Les bureaux étaient sans-dessus dessous, à moitié démeublés, les hangars presque vides et je me demandais si je reverrais un jour cette maison, où j'avais passé de si bonnes années, reprendre un fonctionnement normal. Le temps était couvert, ce qui ne m'empêcha pas de faire sur le Lioré enfin prêt un vol d'essais satisfaisant et, après avoir déjeuné une dernière fois au mess de la base, de prendre la direction de Bricy à bord d'un Morane 406 en essais radio. Les nuages se dissipèrent en cours de route et c'est par un beau soleil qu'en fin d'après-midi je posai mes roues sur le vase terrain de Bricy.



Curtiss Hawk 75 A

Notes de fin

- (1) Il devint général pendant la guerre de 1939 et fut à l'origine de la firme " Republic Aviation " avait une jambe de bois et, malgré cela, était un fameux pilote !
- (2) Mort dans un accident en AFN avec de Marmier en 1944.
- (3) Je le retrouvai quatre ans plus tard, mécanicien au groupe de bombardement 2/52.

Mission technique en Ecosse (décembre 1939 - janvier 1940)

Le terrain de Bricy se trouve en pleine Beauce, borné au sud par la route de Châteaudun à Orléans, au nord par la voie ferrée du même au même, à l'ouest par le domaine de la ferme de Sénelay, à l'est enfin par trois grands hangars du type poutre qui groupaient derrière eux toutes les installations du camp. Ses dimensions de trois kilomètres sur quatre en faisaient le plus vaste terrain de France. Au milieu se trouvait une dépression si profonde que les avions y disparaissaient entièrement

à la vue du personnel des hangars.



Orléans-Bricy en 1939 (© ECPA)

Dès mon arrivée, suivant les gestes des mécaniciens, j'allai garer le Morane dans un coin où se trouvaient déjà pas mal d'appareils et je me rendis à pied au hangar le plus au nord. Là, je m'aperçus que beaucoup de mes camarades avaient déjà adopté une tenue très guerrière : béret, bottes, et que certains même s'étaient coupé les cheveux très courts et se laissaient pousser la moustache ! Je montai retrouver le colonel Montrelay à son bureau, tout en haut du hangar et donnant directement sur la piste. Le mien lui était contigu et l'y trouvai déjà les trois adjoints de la base : un officier d'active, jeune lieutenant dont j'ai oublié le nom et qui ne resta là que quelques jours et deux capitaines de réserve : le chauve L'Hélias, chargé spécialement du chiffre, petit Vendéen blond aux yeux bleus, et Gaillard, le barbu, au bon sourire et à la voix douce. Le colonel Montrelay m'annonça que, se trouvant le plus ancien officier d'active présent (1), il avait pris le commandement de la base et me nommait son premier adjoint, ayant autorité sur les trois autres et chargé plus spécialement de toutes les questions d'organisation et de liaison avec les organismes supérieurs.

Pour mon entrée en fonction, c'est-à-dire sur-le-champ, il me fallut assister comme secrétaire et rédacteur du compte rendu, à une importante conférence entre les chefs des différents services et le personnel de la base du temps de paix qui était resté sur place. Je me souviens en particulier du commandant major Coquelin, dit " Coqueluche " dont les lumières, si elles n'avaient jamais existé, étaient éteintes définitivement, et du commandant du bataillon de l'air, Charles Magne, vieille ficelle pateline qui passait la main dans le dos à tout le monde tout en mettant d'indivisibles bâtons dans toutes les roues passant à sa portée. Il fallait naturellement répartir entre les différents services déjà arrivés ou en cours d'installation, c'est-à-dire CEMA, STAé, direction technique et industrielle, et service de l'armement, les rares locaux déjà achevés, au milieu de l'immense chantier qu'était Bricy et qu'il resta jusqu'à l'Armistice. La séance dura longtemps, fut orageuse, chacun voulant tirer la couverture à soi et occuper la meilleure place dans les meilleurs locaux.

À la fin, il fut décidé que le CEMA occuperait tout le hangar nord et abriterait en outre une partie de ses avions dans le hangar central qui serait, lui, occupé par la direction du STAé dont quelques éléments seraient logés dans des baraques à construire d'urgence dans le camp. La direction technique et industrielle s'installa dans les bureaux du hangar sud (elle revint à Paris un ou deux mois plus tard) et le service de l'armement dans un bâtiment où ne manquaient que les portes et fenêtres mais qui était cependant le plus avancé de tous ceux qui étaient en construction. Heureusement, le temps était au beau fixe (2). L'irritante question des voitures se posait d'urgence car tout le personnel était réparti dans vingt ou trente communes dispersées aux environs. Elle fut résolue provisoirement en mettant en commun, sous l'autorité du bon capitaine Ruaux, notre automédon en chef, tous les moyens disponibles auxquels s'étaient ajoutés quelques véhicules déjà fournis par la réquisition.

Tout le monde dîna mal au mess ce premier soir, puis on fila en voiture vers les cantonnements. J'étais logé, avec le colonel Montrelay, Ziegler, Amouroux, Cambois et Longuet, au joli château de Chevilly à une dizaine de kilomètres de là. On y arrivait par une belle allée double de marronniers, au bout de laquelle on voyait le charmant édifice Louis XV à un étage, un grand corps de bâtiment avec deux ailes avançant légèrement et, à gauche, les communs. Ma chambre, précédée d'un vaste cabinet de toilette, était au rez-de-chaussée, sur l'arrière, avec une porte-fenêtre ouvrant directement sur le beau parc. Elle était tout entière garnie de boiseries blanches, avec le lit divan dans une alcôve et une grande glace au-dessus de la cheminée, toujours garnie d'un feu qu'une allumette suffisait à mettre en route.

Si les circonstances avaient été différentes, j'aurais eu joie, en m'éveillant le lendemain matin, à voir le jour entrer à flots par la grande fenêtre, la rosée brillant sur la pelouse et les buissons, pendant que le vieux jardinier creusait gravement une tranchée destinée à abriter les habitants du château en cas d'alerte. On partait naturellement fort tôt au terrain en ces premiers jours de guerre que l'on ne savait pas encore être la drôle de guerre. Tout de suite, on y apprit que la nuit avait été mauvaise. Il y avait eu deux ou trois heures d'alerte pendant lesquelles tout le monde, sous la direction de l'officier de service, qui était je crois Rozanoff, était resté terré dans les humides tranchées hâtivement creusées les jours précédents.

La première semaine à Bricy se passa dans une folle agitation. Il fallait organiser certes base hybride, mariage absurde de la chèvre et du chou, de l'eau et du feu, où le commandement était militaire, la majorité du personnel civile, avec de nombreuses femmes, chacun tirant de son côté, toutes susceptibilités exacerbées. Le colonel Montrelay se réservant comme il le devait toutes les grandes décisions me laissait toutes les affaires courantes et je passais ma journée entière au bureau, arrivant à grand peine à épuiser et à faire suivre la montagne de papiers qui arrivait sur ma table. Il fallait aussi subir d'incessantes réclamations et le téléphone sonnait sans arrêt. Les bruits les plus invraisemblables circulaient car, comme tout le monde, nous étions en ces premiers jours de guerre complètement sevrés de nouvelles officielles et valables. On disait que Paris avait été attaqué la première nuit par une grosse formation de Heinkel 111 qui, pris à partie par des Morane, avaient dû rebrousser chemin, laissant 35 des leurs sur le terrain ! Meaux n'était plus qu'un tas de ruines et des Anglais avaient décollé de Reims au petit jour, lourdement chargés de bombes pour une destination inconnue.

Au bruit de ces récits guerriers, les demandes de départ aux armées affluaient sur mon bureau, et le colonel Montrelay finit, pour satisfaire tout le monde, par établir un tour de départ. Le premier à s'en aller fut Raynal, un des derniers arrivés d'ailleurs. Il rase ses moustaches et nous fit des adieux touchants, et nous enviâmes le sort de ce héros qui alla rejoindre un état-major vers Nancy d'où il ne bougea pas jusqu'à l'Armistice, sans même y avoir pu une fois monter dans un avion. Les nouvelles privées ne nous arrivaient pas davantage et ce n'est qu'au bout de près d'un mois que j'appris que les miens, craignant ces hypothétiques bombardements, s'étaient finalement réfugiés à Alençon, fuyant l'Alsace exposée. Enfin, on s'organisa peu à peu. Le service technique arriva avec ses archives, ses ingénieurs et ses femmes s'installait tant bien que mal dans ses baraques, non sans gémir et récriminer tant par la bouche de son directeur, le peu brillant Jonglard, que par celle de ses autres membres. On revolait aussi un petit peu. Les alertes s'espaçaient et on finissait par apprendre qu'il n'y avait pas eu d'attaque sur Paris mais seulement des avions anglais un peu égarés en revenant de jeter des tracts sur l'Allemagne.



Stinson Reliant (© DR)

Nos journées étaient à peu près organisées de la façon suivante : tous les matins avait lieu, dans le bureau du colonel, un rapport auquel assistaient les chefs de service. De bien curieuses figures sortaient de l'ombre à ce moment et tout d'abord deux vieux lieutenants colonels retraités, rappelés à l'activité pour la durée de la guerre. Le colonel Bretey était un brave militaire à figure réjouie et à petites moustaches hérissées. Il était chargé des cantonnements.

C'est de lui que le colonel de Montrelay disait : " Dans son dossier, il a comme appréciation à chaque grade : inapte au grade supérieur ! ", ce qui ne l'avait pas empêché d'arriver quand même, tout juste, aux cinq ficelles panachées. C'était l'ennemi intime de l'autre ancien, le colonel de Séguin dit " ch... la graisse " ou " trompe la mort ". Véritable silhouette de cadavre ambulante, décharné, avec des tons verdâtres, l'air prêt à tomber en décomposition et l'œil noirâtre et plutôt libidineux... il circulait toujours avec une canne basque, le bas de ses pantalons relevé sur des bottes en caoutchouc vernies et, chargé de la discipline générale dans le camp, il essayait ses grâces auprès de toutes les dactylos. En costume de fantassin, le commandant Hirigoyen, chargé de la défense terrestre et antiaérienne, était dans le civil maire de Biarritz. Portant beau ses épais cheveux blancs, sa moustache et ses sourcils teints, il se débattait sans cesse au milieu d'histoires de munitions ou d'armes manquantes et de tranchées inondées ou éboulées.

La matinée se passait ensuite à digérer le courrier " Arrivée ", à la fois pour la base et le CEMA, et à midi tout le monde se retrouvait au mess. Les bâtiments n'en étaient qu'au tiers de leur construction et c'était

toujours une cohue et une bousculade inouïes. On mangeait partout où l'on pouvait, dans les couloirs, sur les paliers, et quelle ratatouille ! J'ai encore le souvenir d'une journée de fêtes de veau à odeur de pourriture... L'après-midi était en général plus tranquille et occupée seulement par l'expédition du courrier " Départ ". Je pouvais parfois voler à ce moment. À 18 heures, tout le monde s'en allait, sauf l'officier de service qui restait coucher dans son bureau. Nous avons rapidement découvert à Arthenay, à 15 kilomètres de Bricy, un petit hôtel de campagne où, pour un prix modique, nous étions gavés de bonnes nourritures. La grande table, au fond de la salle à manger un peu enfumée, nous était réservée ainsi qu'à quelques élus du STAé tels que Pély, Satre, Gérardin, et le diner était souvent occupé par d'interminables discussions, surtout lorsque notre doyen, le bon lieutenant (puis capitaine) de Roig (3), l'homme du givrage, le bibliophile philosophe, le vieux pilote aux cheveux blancs et aux grosses lunettes, était en verve.

Après dîner, dans la salle voisine, un bridge nous occupait jusqu'à dix ou onze heures. On rentrait enfin, n'y voyant rien sur la route heureusement déserte, avec les phares peints en bleu pour la défense passive, dans notre château obscur et il fallait tâtonner longuement avant de trouver les boutons électriques. Souvent, avant de me coucher, j'entrais dans la grande bibliothèque obscure et sentant bon le vieux livre pour me désencombrer l'esprit avant de dormir. Pendant les deux premières semaines, je ne sortis de Bricy que pour aller une fois à Tours voir à la région aérienne le chef d'État-Major, vieille baderne rébarbative nommée de Busnel, et une fois à Villacoublay. C'est là, par un coup de téléphone donné boulevard de la Reine à ma belle-mère, que j'appris le départ de Cécile et des enfants pour Alençon.

Au début d'octobre, en récompense de mon bon travail, le colonel Montrélay m'autorisa gentiment à prendre notre vieux Stinson, peint en gris bleu militaire, et à aller passer un dimanche à Alençon. La carte sur les genoux, je mis donc, tout content, le cap à l'ouest. Jusqu'à Châteaudun, je suivis, pas trop haut, la route plate et droite bordée seulement de poteaux télégraphiques. Puis, ce fut le Perche et son bocage, Nogent-le-Rotrou, Bellême et sa vaste forêt, Mamers et ses casernes, le massif de Perseigne et enfin le petit terrain d'Alençon où fonctionnait, inlassablement, une école de pilotage de début, utilisant les avions de la ci-devant aviation populaire. Le Stinson bien amarré et bâché, j'allai en auto-stop me livrer aux joies de la famille, et le surlendemain à l'aurore, je rejoignais Bricy alors que des lambeaux de brume traînaient encore au fond des vallées.

Puis le temps jusque-là beau se gâta et Bricy apparut dans toute son horreur. La boue était si épaisse et profonde partout que l'on ne pouvait circuler dans le camp que sur des pistes établies d'abord avec des rondins, puis sur des dalles de ciment. Je ne parle pas des avions qui s'enlisaient piteusement partout et déjà devant les hangars où il n'y avait même pas d'aires cimentées ! L'intérieur des bâtiments non plus n'était pas brillant. Il pleuvait dedans presque autant que dehors. La lutte contre l'humidité dut donc être entreprise vigoureusement et les aires cimentées commencèrent à s'étendre. C'est dans les accalmies d'une tempête d'automne que, vers la mi-octobre, je fis, toujours avec le Stinson, une liaison à Caen où était stationnée la 12^{ème} escadre, en cours de transformation sur Lioré 451. Parti par un beau matin clair, je survolai une Normandie toute dorée par l'automne, et le donjon de Falaise était tout blanc au milieu de la verdure. Mon travail à Caen terminé, je voulus aller coucher à Alençon mais n'y arrivai pas sans peine car l'éclaircie était passée, la pluie tombait à flots, et je ne pus atteindre Falaise puis Sées qu'en rasant les arbres, et le sommet du massif d'Ecouvres disparaissait dans les nuages. Je causai donc une certaine sensation en atterrissant ainsi au milieu des élèves pilotes que le temps clouait au sol.

Le retour à Caen, le lendemain matin, pour y rechercher un passager (mon camarade Abauzit, je crois) fut plus calme et je pus tout à mon aise, en admirant les beaux châteaux d'O, de Sassy et le manoir de Blanchelande (4), me remémorer un peu mélancoliquement des promenades effectuées au cours d'un bref séjour à Alençon à la Pentecôte précédente. Je trouvai en arrivant ce jour-là le petit terrain sous une nappe de brouillard qui s'arrêtait jusqu'au coin est, si bien que je pus m'y glisser et apparaître, une fois de plus aux yeux étonnés des assistants.



Amiot 351 (© DR)

Je retournai aussi quelquefois à Villacoublay où l'on faisait encore les essais de décollage et d'atterrissage ainsi que les bases de vitesse, les installations nécessaires n'ayant pu être transférées à Bricy. M'y étant attardé

pour des essais de ce genre le 1^{er} novembre, j'allai coucher pour la dernière fois, sans le savoir, dans notre appartement rue de Gravelle.

Fin novembre, rien ne se passant et la drôle de guerre semblait bien installée. La vie à Bricy était stabilisée, les essais avaient repris et le commandement de la base étant placé en d'autres mains, je fus déchargé de tout le travail matériel qui m'accablait. Vers le milieu de novembre, je fus désigné pour aller avec Vigouroux faire en Écosse des essais sur ce que l'on appelait alors, à voix basse et toutes portes fermées, la détection électromagnétique et qui devint plus tard le radar. Je devais emmener un LeO 45, et Vigouroux un Potez 63-11. Pendant que nous commencions nos préparatifs et la mise au point de nos appareils pour ce déplacement, ce que nous avons appelé " l'affaire Amiot " se développa soudain. Après des retards substantiels, l'Amiot 351 tête de série était enfin entré au Centre au début de novembre.

Dès les premiers vols, de graves défauts d'avion, et surtout d'installation des moteurs et des équipements, se révélèrent. Le constructeur se refusait à entreprendre toute modification, alléguant que sa série serait retardée d'autant. Il était soutenu par le général Bouscat, alors chef du cabinet militaire du ministre de l'Air, et le commandant Rossi qui avait battu des records sur un appareil dérivé, l'Amiot 370, équipé de moteurs différents et sans possibilité d'utilisation militaire quelconque. Si les essais donnaient de mauvais résultats, disaient-ils, c'était la faute du CEMA dont les pilotes faisaient exprès de casser les moteurs... L'avion, disaient-ils, volait très bien. Le propre frère du général Bouscat, sous-lieutenant mécanicien dans l'Armée de l'Air, avait participé à un vol et déclaré que tout allait bien. Montrelay et Ziegler s'acharnèrent. Mal leur en prit.



Leo 45 (© DR)

Ziegler fut désigné comme sous-chef de la mission aéronautique française aux USA, qui était alors dirigée par le colonel Jacquin, et le colonel Montrelay fut désigné pour l'Armée du Levant et remplacé à la direction du centre par Vellay, qui eut Bonte comme adjoint. Une page de l'histoire du CEMA était tournée, mais, contrairement à ce que beaucoup (dont moi-même) pensaient, ce ne fut pas, et de loin, la dernière.

Pendant ce temps, je me préparais toujours à franchir la Manche. La destination d'abord fixée était Perth. Au dernier moment, je fus informé que c'était le terrain de Saint Atham, près de Cardiff au Pays de Galles, qui serait notre destination. Le temps était affreux. Tous les matins et tous les soirs un brouillard jaune, gluant et froid, était collé au sol. Il se soulevait à peine quelques instants dans le milieu de la journée. Nous réussîmes quand même, au début de décembre, à amener nos machines au Bourget où les autorités anglaises devaient nous donner les dernières instructions pour notre départ. La météo était uniformément mauvaise et nous n'avions le droit de voler qu'à vue et sans utiliser notre radio. Un jour, enfin, il faisait beau sur le parcours, nous nous préparions à la mise en route quand un messenger arriva, affolé, nous dire de la part des autorités que tout était changé et qu'il fallait surseoir à notre départ.

Le lendemain seulement, le temps étant naturellement redevenu exécrable, nous sûmes que nous devions de nouveau nous rendre en Écosse, sur le terrain de Leuchars dans le comté de Fife, entre Edimbourg et Dundee. Nous devions au passage faire escale à Londres, au terrain de Hendon, afin d'y recevoir les instructions nécessaires pour arriver à notre destination finale.

L'attente recommença qui, pour moi, n'était pas trop désagréable puisque chaque soir je rentrais à Versailles retrouver femme et enfants. Chaque matin, je refaisais ma valise et la voiture de Villacoublay m'emmenait au Bourget. Il fallait d'abord traverser le parc de Saint-Cloud, tout couvert de givre, et d'où Paris apparaissait à peine dans la brume jaunâtre,



Potez 63-11 (© DR)

puis le bois de Boulogne désert, les boulevards extérieurs, Saint-Denis tout noir de crasse, et enfin le Bourget, au bout d'une plaine lépreuse, avec ses bâtiments bariolés pour le camouflage. La météo nous disait d'attendre

Jusqu'à midi et, cette heure arrivée, on ne voyait toujours pas la colline d'Ecouen, à moins de trois kilomètres de là, on nous disait l'Angleterre ensevelie dans le brouillard, et nous n'avions plus qu'à rentrer. Un jour enfin, le 23 décembre, le temps était ensoleillé mais brumeux à Londres. Nous partîmes quand même, et n'ayant pu identifier point par point notre itinéraire, comme nous aurions dû le faire, nous arrivâmes quand même au Tréport, qui était notre point obligatoire de franchissement de la côte. Le temps était de plus en plus brumeux sur la Manche, sans trace visible d'horizon. À mi-traversée cependant, le ciel s'éclaircit et était entièrement bleu quand nous atteignîmes la côte d'Angleterre, comme prévu, à Shoreham près de Brighton.

Nous fîmes le tour de terrain réglementaire, à basse altitude, pour nous faire identifier, et continuâmes sur Londres. À mesure que nous nous en rapprochions, le temps devenait de nouveau de plus en plus brumeux. Nous volions dans un ciel bleu, sur une couche blanchâtre, désagréablement hérissée de ballons captifs de protection et ne pouvant distinguer qu'à la verticale des toits et toujours des toits sans qu'il nous fût possible de jamais pouvoir attraper un bon point de repère qui nous permit de suivre notre route jusqu'à Hendon. Il fallut donc faire demi-tour, et Vigouroux, manquant d'essence, se posa à Shoreham pendant que, retraversant la Manche, j'arrivais sans encombre au Bourget. Mon départ définitif n'en eut lieu que le 27 décembre, ce qui me permit de passer en famille Noël 1939. Londres, ce jour-là, était moins brumeux, et après avoir cheminé soigneusement, le Lioré à l'extrême ralenti, le long des voies ferrées, je finis par découvrir Hendon et me posai sans peine sur sa piste bétonnée. Vigouroux, ayant laissé son mécanicien à Shoreham avec son avion, était déjà à Londres et, contact pris avec les autorités locales, une V8 militaire conduite par deux dames en uniforme, nous amena à l'hôtel Alexandra, juste en face de Hyde Park.

Le lendemain, la neige ne cessa pas de tomber mais sur le surlendemain, lorsque le " tube " nous descendit tout près de Hendon, il faisait un soleil magnifique. Vigouroux repartit pour Shoreham sur un avion anglais de liaison pendant que mon mécanicien, le fidèle adjudant Crotte, tâchait de débarrasser le Lioré de la neige qui le couvrait. Je me fis expliquer l'itinéraire obligatoire et compliqué qui, sans dépasser l'altitude de mille mètres, devait nous amener en Écosse, et mon navigateur, l'enseigne de vaisseau Fromheim (5), prenait ses caps et calculait ses distances. J'étais un peu inquiet car le décollage devait se faire avec un avion assez chargé, face à une colline garnie d'arbres et de maisons et sur une piste glissante et courte. Heureusement, le Lioré prit rapidement sa vitesse sur la piste dure et la colline et ses obstacles étaient loin sous nos ailes quand nous les franchîmes. La campagne, couverte de neige, n'offrait à notre vue qu'un damier incompréhensible où s'entremêlaient routes, chemins de fer, rivières et où nous perdîmes immédiatement tout espoir de pouvoir suivre notre pointilleux itinéraire, d'autant plus qu'il faisait encore très brumeux.

Enfin, peu avant York, le paysage se simplifiant, nous pûmes reconnaître la rivière bordée d'un canal et serpentant sur une plaine d'aspect marécageux. Nous fîmes escale comme prévu, pendant une demi-heure environ, au terrain de Dishforth, à une quarantaine de kilomètres au nord de York. Il était à l'époque occupé par des escadrilles de bombardiers " Whitley " et nous y fîmes reçus à bras ouverts, tout le monde se prodiguant pour nous offrir tout ce dont Nous pourrions avoir besoin. Il fallut vite s'arracher à ces démonstrations car il ne restait plus beaucoup d'heures de jour disponibles et nous dûmes repartir bien vite de ce lieu hospitalier. Peu après, la campagne changea d'aspect et les collines sauvages et stériles du Northumberland parurent sous nos ailes. Ce fut ensuite Carlisle, à peine visible au milieu d'une plaine couverte de brumes et de fumées, d'autres collines et une large vallée, celle du Forth, où la place où devait se trouver Edimbourg, ne se reconnaissait qu'à la noirceur et l'épaisseur plus grande de la fumée qui y stagnait. Nous ne fîmes qu'entrevoir le pont du Forth, puis les collines, tandis que nous obliquions vers l'est, s'abaissèrent tandis qu'au nord les sommets arrondis et enneigés des Highlands se profilaient sur l'horizon rosi par le couchant.

Au bout d'une presque ferme par un bois de pins apparurent les deux pistes en croix du terrain de Leuchars, et je m'y posai avec satisfaction, non sans qu'auparavant un Lockheed " Hudson " aux marques de la RAF ne soit venu me flairer avec méfiance. J'ai su par la suite que son équipage, s'il ne nous avait pas identifiés, était prêt à faire feu car le message nous annonçant n'était pas arrivé... Peu d'instants après nous, le Potez 63-11 se posait à son tour. Nous fîmes accueillis par deux sous-lieutenants parlant français à la perfection, Dunn et Wicht, et conduits tout d'abord à la salle de renseignements, située dans une baraque au milieu du Camp, pour y être présentés au commandant de la base le group-captain (6) Brian Baker. C'était un petit homme brun, à courte moustache noire, aux yeux profondément enfoncés et un peu bigles, et parlant toujours par phrases très courtes sans presque desserrer les dents, ce qui le rendait pour nous d'autant plus difficile à comprendre.

que notre connaissance de l'anglais était bien fragile. Le camp de Leuchars (on prononçait Loukeurrs), assez nouvellement créé et sur lequel de nombreux chantiers étaient encore ouverts, était surtout meublé de baraquements en bois. Il n'y avait guère que le mess et la caserne adjacente de construite en dur, et encore étaient-ils formés de bâtiments qui avaient l'air un peu poussés au hasard, au fur et à mesure des besoins sans doute.



Lockheed Hudson (© MoD)

Toutes les pièces du mess, sauf les chambres des officiers qui avaient le chauffage central, étaient chauffées par de grandes cheminées où rougeoyait toujours un brasier de charbon et devant lesquelles étaient rangés de profonds fauteuils club en cuir bien foncé. Sur de grandes tables dans chaque salle s'épalaient les journaux, renouvelés quotidiennement, et il y avait toujours du monde, les officiers, pour la plupart, ne se rendant à la piste que lorsqu'ils devaient effectuer une mission.

Il y avait sur le terrain à cette époque deux groupes de Lockheed Hudson, version militaire du Lockheed 14 de transport, qui ratissaient tous les jours la mer du Nord jusqu'aux côtes de Norvège pour y découvrir et combattre les navires ennemis et y protéger les convois alliés. Comme nous n'avions pas eu le temps de déjeuner et que l'heure du thé approchait, nous fûmes conduits à la salle à Manger pour nous restaurer et, ensuite, à nos chambres qui étaient tout simplement celles d'officiers permissionnaires. Dès le soir, nous commençâmes à faire connaissance avec les officiers de la Station. Presque tous étaient jeunes, très jeunes même, et beaucoup venaient des dominions, Canada, Australie, Nouvelle-Zélande. Leurs camarades métropolitains les surnommaient " black troops ". Pendant tout notre séjour, qui fut d'un peu moins de trois semaines, le cadre de nos journées fut à peu près le suivant : vers 8 heures, le jour n'était pas encore levé, le " batman " ou garçon venait frapper à notre porte, ouvrir les volets et demander " Bath, sir ? ". Sur notre affirmation, il allait préparer ledit bain dans le cabinet de toilettes et, pendant le bain, faisait le lit, balayait la chambre, cirait les souliers, brossait ou repassait les vêtements.

Ensuite, on descendait lire le journal tout en prenant un copieux breakfast avec œufs au bacon, toast, poisson, etc. Nous allions alors à pied jusqu'au terrain, sur une route encore glissante du verglas qu'y avait déposé l'humidité nocturne toujours abondante et, pendant une heure ou deux, nous suivions le travail des jeunes ingénieurs, presque encore des étudiants, qui installaient sur nos machines ce que l'on appelait des I.F.F. (7), et que l'on nomme maintenant des répondeurs radars, matériel qui était alors dans toute nouveauté et absolument secret. Le lunch était pris au mess, à volonté, chacun venant s'asseoir à table quand il en avait envie et sans dire bonjour à personne, commandant son repas au serveur ou allant se servir lui-même au buffet froid, toujours abondamment garni, situé sur une grande table dans un coin. L'après-midi, qui était courte car la nuit tombait très vite sous cette haute latitude, était consacrée aux sorties, promenades ou service, ou se passait tout simplement dans un fauteuil au coin du feu.

À quatre heures, le thé était presque un vrai repas, et ensuite venait le moment où tout le monde se trouvant réuni, l'intensité de la vie sociale du mess atteignait son maximum. C'était l'heure aussi de la partie de ping-pong où nous ne tardâmes pas à démontrer notre supériorité sur les locaux, du billard à vingt billes et à poches ou du jeu de " darts " (ou flèches). On dînait entre sept et huit heures et ensuite on bridgeait ou on buvait du whisky, quelquefois les deux ensembles. Un certain flight-lieutenant (8) Mackensie, dit familièrement " Mac ", réserviste quarantaine d'années, commençait régulièrement à cette heure 13 à prendre sa cuite quotidienne, tout seul, et chaque soir vers 11 heures 30, regagnait sa chambre, porté sur les épaules de deux ou trois camarades. Cependant, chaque matin à 4 heures, impassible et correct, il était à la salle de renseignements où il donnait les dernières informations aux équipages partant en mission.

Le 1^{er} janvier 1940 fut naturellement l'occasion de grandes réjouissances. Dès le 31 au matin, les sous-officiers, auxquels les nôtres s'étaient joints, vinrent tous au mess des officiers pour y être reçus par leurs supérieurs, et dès ce moment la bière et le whisky commencèrent à couler à flots, aux sons du tambour et de la cornemuse actionnés sans faiblesse par deux musiciens en kilt, aux courtes jambes poilues, le béret à pompon rouge un peu incliné sur l'oreille. Le soir commença la veillée et Widet, notre fidèle cornac, nous emmena dans sa voiture, une petite torpédo Ford ouverte à tous les vents, commencer l'année en écoutant sonner les douze

coups de minuit à Saint Andrews, petite ville située à une dizaine de kilomètres, célèbre par son université à l'allure moyenâgeuse, ses ruines et surtout son golf, le plus célèbre du monde tant par sa fabuleuse ancienneté que par la difficulté et la qualité de ses parcours. Nos oreilles, qui avait perdu toute sensibilité dans le trajet par un froid de quelques degrés sous zéro, la récupérèrent de façon plutôt brusque : nous venions d'entrer dans le grand hall bien chauffé de l'hôtel Palace adjacent au golf et où somnolaient une demi-douzaine de grands gaillards en kilt et quelques femmes pas tontes jeunes. Nous commençons à savourer un Pim's (9) réconfortant lorsque retentirent les douze coups fatidiques. Tous ces endormis se mirent brusquement à sauter, danser, brailler et chanter. Cela dura un petit moment puis tout retomba dans le calme et le silence

Nous allâmes finir la soirée chez le capitaine d'administration de la Station, qui nous avait conviés. Dans son cottage minuscule meublé avec un goût affreux, nous trouvâmes une collection de magots, mâles et femelles, pleins de bon vouloir mais, mon Dieu, quelles têtes ! Le résultat le plus clair de toutes ces débauches fut pour Vigouroux une bonne angine, gagnée aux courants d'air de la Ford et qui le tint trois jours au lit. Nous retournâmes une autre fois à Saint Andrews, par une sombre et humide après-midi où la gelée blanche recouvrait tout, y compris les rochers au bord de la mer. Les ruines du vieux château des anciens Évêques sont au bord de la mer et leurs pierres rougeâtres et délitées se confondent avec les rochers de même couleur qui bordent la grève basse. Il fallut bien sûr descendre par un escalier obscur et croulant admirer, à la lueur d'une lanterne balancée au bout d'une corde, la grande oubliette dans laquelle bien des personnages célèbres en leur temps, bien oubliés depuis, firent des séjours peu agréables. Quant aux ruines de la cathédrale, détruite sous Cromwell elles se dressent au milieu d'un cimetière que l'on qualifierait de marin s'il n'était justement séparé du rivage par un mur en briques de deux mètres de haut !

Un autre jour, nous allâmes à Dundee et à Perth. Une route bordée d'arbres et sinuant à travers les collines couvertes de pâturages jaunés par l'hiver nous amena à Newport, petit havre sur le Firth of Tay, et là un bac à vapeur nous emmena, avec notre voiture militaire conduite par une WAAF (*Women's Auxiliary Air Force*), de l'autre côté, à Dundee. Il faisait très brumeux et nous ne pûmes qu'entrevoir, se mirant au loin dans l'eau grise, le pont du Tay, plus long encore que le fameux pont du Forth, mais beaucoup plus bas sur l'eau et moins imposant, avec ses travées métalliques rectangulaires posées sur de nombreuses piles de pierre. Dundee est une ville toute noire, avec un port très actif doté de nombreux docks et embarcadères. Les maisons sont bâties au flanc de la colline qui longe, au nord, le Firth of Tay. De Dundee à Perth, la route bordée d'arbres serpente au fond de la vallée du Tay que l'on aperçoit de temps en temps, à gauche, la vue à droite étant arrêtée par des collines pelées où de place en place apparaît une antique tour de guet. Quelques manoirs, bas d'étage, apparaissent au bout d'allées de chênes un peu rabougris, et l'on arrive enfin à Perth, ville terne et qui nous parut sans caractère, d'autant plus que nous l'aperçûmes à travers un brouillard glacé qui, nous dit-on, y règne tout l'hiver.

Enfin, un jour de verglas particulièrement épais et de brouillard, nous allâmes à Edimbourg par le train passer une journée dans cette ville noire et gothique. Nous montâmes jusqu'au château, belle forteresse bâtie sur un rocher dominant la cité, et nous y restâmes un moment, sur une terrasse, à contempler le nuage humide et noirâtre à travers lequel se devinaient les maisons de la ville. Au retour à Leuchars, alors que nous étions encore dans le train soigneusement obscurci pour la défense passive, des pinceaux de lumière jaillirent de partout et, s'entrecroisant et illuminant les nuages, fouillèrent le ciel en tous sens à la recherche d'un ennemi qui resta invisible.

Nous ne pûmes que très peu voler lors de tout notre séjour car il fallait chaque fois mettre en branle toute l'organisation de la défense au sol afin d'assurer notre identification correcte. Cela faillit bien cependant mal se terminer pour moi car, rentrant de survoler jusqu'au large des côtes de Norvège à peine entrevues dans la brume, la mer du Nord écumante et jaunâtre, j'eus la surprise de trouver au retour une patrouille de " Spitfire " qui m'attendait. Heureusement, Wicht, mon passager, put tirer avec le pistolet à fusées la cartouche d'identification idoine et ils s'éloignèrent satisfaits. Quant à Vigouroux, il cassa le Potez à son premier vol par suite d'une panne de freins qui l'obligea à terminer son atterrissage dans le terrain bouleversé du chantier, en bout de piste.

Vers le 15 janvier 1940, notre travail terminé, nous commençâmes à songer au départ. Auparavant, nous fûmes reçus en grande pompe par toute la Station à la salle d'honneur, et le group-captain Baker nous fit un aimable speech en nous remettant à chacun, revêtue de signatures de tous les présents, une plaquette, que j'ai toujours, de Kipling sur l'Université de Saint Andrews. Nous fûmes également reçus chez un châtelain des

environs, à Tayport, dans une demeure vaste, cossue et laide que les bénéfiques du commerce du jute avaient probablement permis d'édifier sous le règne de Victoria. Le seigneur du lieu nous accueillit en jouant sur l'orgue électrique, dans son antichambre, et nous montra également des films en couleur représentant des festivités locales du temps de paix. On but aussi du champagne et de la bière pas fraîche, selon l'usage du pays.

Enfin, le temps étant annoncé superbe sur tout le parcours, et les autorités locales nous ayant dûment "briefés", l'équipage et les bagages des deux avions furent entassés dans le Lioré qui prit son essor de la piste cimentée directement pour Villacoublay où il atterrit trois heures trente plus tard, ayant revu sensiblement les mêmes paysages, toujours enneigés, qu'à l'aller, sauf un léger détour par Oxford enseveli dans la brume pour éviter le survol de la région de Londres. Ayant quitté l'Écosse par une température clémente, car il n'y gelait que la nuit et les journées étaient relativement douces, nous eûmes la désagréable surprise de tomber, en France, en plein dans la période de grands froids qui marqua l'hiver 1939 - 40. Il faisait moins 14° à Villacoublay à notre atterrissage, et à Orléans ce fut pis. Je ne pus tenir que deux jours (ou plutôt deux nuits) au château de Chevilly où il y avait moins 15° dans ma chambre, et où il était impossible de se laver naturellement et de se réchauffer dans le lit malgré couvertures, bonnet passe-montagne, etc. Je quittai donc cette demeure seigneuriale et fit dresser un lit de camp dans un petit réduit attenant à mon bureau, qui était chauffé jour et nuit.



Leo 45 (© DR)

Notes de fin

- (1) Je ne parle pas des réserves ni des ingénieurs de l'air qui, dès ce jour, arboraient d'innombrables galons sur fond de velours
- (2) On se demande à bon droit, après-coup, pourquoi rien de tout cela n'avait été prévu d'avance. Personne, dans les directions intéressées, n'avait même fait une reconnaissance à Bricy dans les mois qui précédèrent la déclaration de guerre.
- (3) Propriétaire du magnifique château de Jossigny, près de Lagny.
- (4) Incendié peu après la guerre
- (5) Actuellement directeur à Air France et notre voisin à Versailles.
- (6) Colonel.
- (7) Identification Friend and Foe (identification amis-ennemis). Frappé par un signal radar, l'appareil émettait aussitôt un signal codé sur la même fréquence qui permettait l'identification aisée de l'avion ami,
- (8) Capitaine
- (9) Boisson aromatique composée de limonade, de genièvre, de citron et d'autres ingrédients encore.

La Drôle de guerre : hiver 1940

Le thermomètre descendit les jours suivants à moins 25°. Tout était gelé, durci, et une faible couche de neige poudreuse blanchissait le sol. Les mécaniciens ne pouvaient plus travailler dans les hangars non chauffés (!) et la mise en route et l'échauffement des moteurs avant chaque vol demandaient tant d'heures de pénibles efforts que, tant que dura cette vague de froid, on ne vola pratiquement pas.

Le centre d'essais pendant notre absence s'était transformé. Le colonel Montrelay et Ziegler, comme je l'ai dit, étaient partis et Vellay, avec son caractère d'ours, s'efforçait de prendre le contre-pied de tout ce qu'ils avaient fait ou décidé. Le commandant Amouroux, qui assurait la direction des essais militaires, était sur le point de partir et son successeur, le triste commandant Barberon, venait d'arriver. Vellay laissa entendre clairement à Vigouroux, Rozanoff et Gibbon-Guilhem qu'il ne tenait pas à les garder et que leur départ aux armées, qui se fit aussitôt, lui ferait plaisir. Aux autres, au contraire, dont j'étais, il signifia qu'il n'était pas question pour l'instant de songer à quitter la maison et qu'il avait besoin d'eux. Aller aux armées, où pourtant il ne se passait pas grand-chose, était cependant le désir de tous. Une liaison que j'avais faite, au début de novembre, dans cette zone héroïque avait cependant un peu rafraîchi mon enthousiasme. J'avais été envoyé auprès des équipages utilisant en guerre les premiers LeO 45. Arrivé l'après-midi en avion (avec un North-American) sur le terrain de Connantré en Champagne, entouré de ces funèbres petits bois de pins qui y hérissaient l'horizon à cette époque, j'y avais trouvé des gens découragés, vivant dans la boue, sans pièces de rechange, mal logés, pas chauffés et faisant la plupart de leurs missions de reconnaissance avec d'antiques Bloch 200, car ils n'avaient pour un groupe que trois Livré, dont un au moins était toujours indisponible.

J'avais été passer la nuit à l'État-Major de la brigade, alors commandée par le colonel Gama, dans un petit château perdu au milieu d'un parc dépouillé par l'automne et où, après dîner, j'avais dû faire à tous les pilotes réunis une conférence sur le pilotage de l'appareil. J'avais passé la nuit dans une chambre de domestique mansardée et d'où j'avais pu, au matin, voir le soleil levant dorer le ciel vers l'est. Tout cela était plus misérable que guerrier... Il fallut donc reprendre les essais en vol, quand vint le dégel, précédé par un terrible verglas. Comme il faisait beau à ce moment-là, tous les avions disponibles s'élancèrent sur le terrain immense, et le soir, il en restait quatorze ainsi que tous les tracteurs que l'on avait pu rassembler, enlisés sur le terrain. Il fallut faire venir de Châteaudun une machine à cabestan, capable de s'ancrer dans le sol pour les arracher de là. Les giboulées de février ramenant le mauvais temps, je fus envoyé à Marignane où je restai du début de février au milieu de mars.



Morane-Saulnier MS-406 (© DR)



SNCAN NC 150 (© DR)

J'étais parti avec un Amiot 340 par un temps gris et brumeux auquel, dès mon arrivée dans la vallée du Rhône, succéda un mistral qui devait durer douze jours et fut plus pénible encore à supporter que les 25° au-dessous de zéro à Bricy. Il gelait tout le jour et il n'était pas possible de se tenir face au vent les yeux ouverts. À l'hôtel Sainte-Anne à Martigues, on grelottait, le vent entrant partout, car le chauffage central était en pliant, un radiateur ayant éclaté par le gel. Cependant, le ciel était d'une clarté merveilleuse et l'on volait quand même chaque jour malgré les remous violeurs qui nous ballottaient près du sol. On pouvait en vol contempler d'un seul coup d'œil les Alpes neigeuses, le Massif Central, les Pyrénées et la Méditerranée qui, même de 4 000 mètres de haut et vue à contre-jour, semblait rugueuse tant elle était agitée. Le mistral cessa enfin et, dans l'intervalle des vols d'essais et à la demande de l'État-Major de l'Année de l'Air, je commençai à porter un peu partout la bonne parole au sujet du pilotage du Lioré 45, aux escadres de bombardement réparties dans le sud-est en un groupement d'instruction aux ordres du général Gama descendu de Connantré à Avignon, et y occupant la maison de campagne d'un notaire tout près du nouveau terrain de Châteaublanc. Je commençai par

la 12^{ème} escadre, installée au terrain de Salon qui était entouré de collines et bizarrement traversé en son milieu par une route nationale.

Puis ce fut la 23^{ème}, à la piste du Vallon, en pleine Crau, et je retrouvai son chef, mon ami le colonel Ronain, le moral bien bas, installé dans un mas au milieu d'un bouquet d'arbres près de l'étang d'Entressen. Enfin, d'un coup de Morane 406, j'allai également jusqu'à Lézignan où se trouvait alors la 31^{ème} escadre venue à l'instruction après avoir commencé par faire la guerre à Connantré, et je la trouvai un jour où la tramontane avait nettoyé le ciel sur l'azur duquel les Pyrénées se profilaient avec une netteté toute provençale. Enfin, les essais à Marignane arrivèrent à se terminer, après quelques vols effectués sur le curieux N.C.150, dit le bi-tri car ses deux moteurs Hispano-Suiza 12 Y étaient suralimentés par un énorme compresseur installé dans le fuselage et entraîné par un 12 X. Cela ne marchait pas très bien, mais la cellule, par contre, était presque parfaite. À la fin de ce séjour, je fis également la connaissance du célèbre pilote écrivain Antoine de Saint-Exupéry, dit Saint Ex, et de sa curieuse manie de ne paraître s'intéresser qu'aux paradoxes scientifiques et aux tours de cartes où, d'ailleurs, il était un maître.

La saison à Bricy était devenue meilleure et j'y arrivai le Jeudi Saint avec le vieux Morane 406 qui me servait d'avion de liaison et dont j'avais dû démonter les carénages d'ailes pour pouvoir insinuer mes valises dans le fuselage. Je pris une semaine de permission.



Lioré 45 en sortie de chaîne d'assemblage
(© ECPA)

À la fin d'avril, sur la demande du général Gama, je dus retourner pour une semaine dans le Midi afin d'y contrôler l'entraînement des pilotes d'escadre sur Lioré 45. Je fus détaché à la 23^{ème} escadre et arrivé là-bas avec un avion anglais Westland "Lysander", récemment acquis par le Centre, je débarquai au Vallon pour huit jours. Je n'y trouvai pas le colonel Ronin, en permission, et son adjoint le commandant Baudouin ne paraissait pas à la hauteur de sa responsabilité. Ma semaine fut peu agréable, d'abord à cause du mauvais temps qui ne cessa guère, mais surtout par suite des innombrables émotions que me donnèrent des pilotes maladroits parce que craintifs. Mon travail consista surtout à essayer de leur enlever cette crainte, et je crois y avoir réussi car, quelques semaines plus tard, en vraies opérations, ils n'eurent plus d'ennuis dus au pilotage. Le samedi arriva, je remis en route le Westland avec soulagement pour remonter au nord, non sans m'être arrêté à Avignon pour y rendre compte de ma mission au général Gama, et à Lyon pour y prendre de l'essence.

Dès mon départ de ce terrain, le temps se gâta, les monts du Lyonnais étaient voilés par la pluie et je remontai par Mâcon pour essayer de m'accrocher à la route de Charollet et de Paray-le-Monial, Je réussis bien à passer le premier col, mais nie trouvai ensuite enfermé dans un cirque de collines noyées par la pluie et les nuages et dont je ne pus sortir qu'en PSV, remettant le cap sur Mâcon, qui était heureusement plus dégagé. Je fis ensuite une tentative vers le col des Sauvages et Roanne, ne réussissant qu'à m'enfiler au fond d'une vallée bouchée elle aussi et où je ne pus qu'à grand peine et en frôlant les bords faire demi-tour. Je rentrai à Villacoublay le dimanche matin, sans histoire, et après une après-midi passée à Versailles, j'étais à Bricy le lundi matin. Je comptai prendre, à la Pentecôte qui était vers le 15 mai, une autre permission et aller faire encore en auto un petit tour vers la Normandie et la mer.

Le 9 mai, veille de mon départ prévu, je pris le Westland, qui faisait des essais d'endurance de son moteur (un Bristol sans soupapes) et, pour reconnaître mon itinéraire, je fis à basse altitude, par un beau temps un peu brumeux, le circuit Bricy-Alençon, Flers, Domfront et retour, constatant que la verdure était bien à point sur les opulentes frondaisons des forêts de Perseigne, Andaine, Ecouves.

Je ne devais le revoir que cinq ans plus tard.

La Bataille de France

Le lendemain matin, 10 mai, au réveil, on apprenait l'entrée des Allemands en Belgique et en Hollande. Auparavant, à l'aube, nous avions été éveillés par une alerte sans suite mais, dans la journée, on apprit que des bombes étaient tombées à Avord, à Lyon et dans les environs d'Orléans. La " drôle de guerre " était brutalement terminée et il n'était plus question naturellement de partir en permission. Le soir, à 22 heures, il

y eut encore une alerte. On entendait des bruits d'avions pendant que la D.C.A. de la gare des Aubrais tirait. L'alerte dura longtemps et, au terrain, on coucha tous habillés.

À 4 heures du matin, la sirène retentit de nouveau. Il faisait à peine jour et les renseignements étaient vagues. On ne bougea pas. À 6 heures ce fut plus sérieux. L'ennemi arrivait de tous les côtés et, à 6 h 30, Laurent et moi nous décollions dans deux vieux Morane 406, qui montaient la garde au terrain depuis le début de septembre. Il faisait un temps magnifique, bien qu'un peu brumeux, et nous patrouillâmes pendant plus d'une heure, l'un à 4 000 mètres, l'autre à 6 000 mètres, sans rien voir. Nous atterrîmes, à bout d'essence, jusque quand l'alerte finissait. À 10 heures, de nouveau les sirènes, et cette fois les avions, signalés vers Dijon, se dirigeaient en plein sur Bricy. La chasse décolla encore pendant que tout le monde, sans trop de conviction, se dirigeait vers ces tranchées qui avaient fait les premiers mois l'objet de tant de quolibets. À 10 h 30, tout le monde y était lorsque tout à coup Laurent, resté en guetteur à l'extérieur, cria " Les voilà " et se rua à l'intérieur, la tête la première, pendant que des sifflements aigus, suivis de violentes explosions, nous faisaient rentrer la tête entre les épaules et que la poussière et les mottes de terre obscurcissaient l'air. Il y eut une première salve, qui nous sembla bien proche car, à un moment, les parois bétonnées de la tranchée semblèrent se rapprocher puis s'éloigner brusquement, et une autre quelques instants après, puis plus rien.

Après quelques instants d'attente, Laurent remit le nez dehors et nous décrivit, à grands coups d'exclamation, ce qu'il voyait. Le hangar du centre était intact. Le Service Technique était en flammes et les pompiers luttèrent de leur mieux pour essayer de sauver le bâtiment. Quant au hangar du sud, celui du garage et des bureaux de la base, ses portes étaient enfoncées et il en sortait une haute colonne de flammes et de fumée noire, avec des paroxysmes chaque fois qu'une nouvelle voiture s'enflammait. Les aires cimentées, qui venaient juste d'être terminées, étaient criblées de trous, et leurs débris, servant de projectiles, avaient frappé les avions environnants, un Lioré 45 en particulier dont l'empennage pendait misérablement, et aussi le petit North American d'entraînement et de liaison (l'ancêtre du fameux T6), dont le plan avait eu son bord de fuite enroulé de façon bien curieuse. Tout le monde finit par se retrouver dehors, et on commença par expédier les femmes vers Orléans avec un autocar échappé au désastre. On se dirigea ensuite vers le mess où un spectacle de désolation nous attendait, une bombe ayant éclaté en plein dans le bar où il ne restait plus qu'un énorme trou et une poussière de verre à la place des rangées de bouteilles multicolores dont le barman, le gros Fernand, était si fier. Il avait d'ailleurs assisté de près au désastre, à quatre pattes sous une table dans la grande salle de réunion.



Morane-Saulnier MS-406 (© ECPA)



Deuxième et principale version de série, motorisée par 2 Gnome-Rhône 14M. Construit à 224 exemplaires. (© DR)

Le téléphone était coupé et l'on ne pouvait pas communiquer avec l'extérieur. On trouva cependant à se restaurer tant bien que mal à la coopérative du personnel civil, intacte, et Vellay décida sur-le-champ, devant ce bombardement, d'envoyer tout le monde à Toulouse-Blagnac où nous ne devions nous replier qu'au mois d'août quand les installations prévues seraient terminées. Pendant tout l'après-midi, on prépara fébrilement le départ cependant que, dans le ciel brumeux, on voyait par moments les silhouettes gris argenté des avions de reconnaissance allemands qui venaient sans doute photographier les résultats et que personne ne songeait plus à aller ennuyer. Tout le personnel avait filé, n'écoutant que son courage, dans la campagne environnante et il était très difficile de trouver du monde pour transporter les caisses et les bagages, les charger et aider à la mise en route des avions.

J'étais de la première fournée, avec un bimoteur Bréguet 693 (1) et je devais partir le soir même. Je décollai vers 17 heures avec un avion plein jusqu'au bord, cap vers le sud, fuyant le théâtre de la guerre. Je n'avais pas de navigateur, le compas n'était ni compensé ni régulé et ses indications étaient fantaisistes. Le temps, quoique

beau, était très brumeux, et au bout de cinq minutes, je ne savais déjà plus où j'étais. Je n'ai d'ailleurs jamais pu restituer exactement l'itinéraire par lequel je suis arrivé à Toulouse ce jour-là. Heureusement, le soleil m'aidait à connaître et à tenir à peu près tria direction vers un vague sud-ouest. Sinon, je serais aussi bien arrivé dans les Alpes ou dans les Vosges. Enfin, après avoir côtoyé une montagne élevée, qui devait être le massif du Cantal, Je finis par trouver le Tarn puis la Garonne et son canal et, atterrissant à Toulouse-Blagnac, j'y trouvai quelques collègues déjà arrivés. Nous fûmes reçus à bras ouverts par le directeur de l'Atelier de Réparation de l'Armée de l'Air, situé sur le terrain, l'ingénieur en chef Champsaur (2) et ses adjoints tant civils que militaires. Comme il n'y avait rien pour abriter les avions, on les mit à la corde dans un coin du terrain et, à la nuit tombante, des voitures nous descendirent dans un Toulouse qui était toujours en pleine paix.

Une animation inaccoutumée commençait cependant à y régner et les premiers réfugiés de Belgique et de Hollande venaient d'arriver par le train, remplis de récits terrifiants. Nous- mêmes, qui venions de la " guerre ", nous tombions de sommeil. Ayant donc dîné rapidement et tant bien que mal au " Lafayette " nous nous mîmes à la recherche d'un gîte et finîmes par tomber dans un hôtel plus que borgne où, nonobstant les puces et la saleté, nous dormîmes d'un trait jusqu'au lendemain matin. On essaya alors de s'organiser un peu et de prévoir l'installation de 500 personnes environ, des deux sexes, et de 150 avions sur un terrain sans aucune installation et dans une contrée déjà surpeuplée. Pendant deux ou trois jours, avec le capitaine Housset (dit le Marquis), nous battîmes la campagne et les villages des environs pendant que les avions arrivaient sans cesse, les pilotes reprenant aussitôt le train pour Orléans pour en ramener d'autres. En même temps, le flot des réfugiés devenait de plus en plus dense et les nouvelles, malgré l'optimisme officiel, de plus en plus mauvaises. La Hollande, puis la Belgique, étaient envahies tout entières, puis le nord de la France, et un jour nous entendîmes à la radio qu'on se battait près de Sissonne, à 150 kilomètres de Paris.

Et nous, nous finissions à ce moment-là par trouver au bout du terrain une espèce de ferme maison de campagne appartenant à une vieille dame veuve qui y vivait dans une saleté et un désordre inimaginables. Dans une chambre, où des loques étaient entassées jusqu'au plafond, je vis, traînant par terre, des journaux datant de 1880 et, sur un mur près d'une porte, était l'échelle d'augmentation mensuelle de taille d'un enfant, tracée au crayon et datant de 1869 ! On s'entendit cependant pour installer la direction du Centre d'Essais dans cette bicoque et pour monter sur le terrain même quelques baraques pour abriter les services de piste. Le problème du logement fut aussi tant bien que mal résolu par des cantonnements dans les villages, les officiers s'installant dans les villes voisines du terrain. Il avait fallu, en même temps, organiser la défense terrestre et aérienne de la base pour laquelle rien pratiquement n'avait été prévu et, avec les Curtiss remontés et réparés par l'A.R.A.A., une ou deux patrouilles de protection furent mises sur pied sous la direction de Laurent qui logeait avec moi dans une grande villa en bordure du terrain.



Curtiss Hawk 75 A (© ECPA)

Quand on était " d'alerte ", on avait le privilège d'aller au terrain à 3 h 30 du matin pour débâcher le Curtiss, chauffer son moteur par un point fixe et, ensuite, couché sous le plan, on attendait. L'attente fut toujours vaine car Toulouse ne fut pas attaquée. Les essais reprenaient tant bien que mal, mais les difficultés étaient grandes du fait de la précarité de l'installation, et le cœur n'y était guère vu les nouvelles de plus en plus inquiétantes qui continuaient à nous arriver. Nous n'étions pas là depuis huit jours d'ailleurs qu'il fallut rendre à l'Armée de l'Air

tous les avions de série sur lesquels des essais étaient en cours et je repris le chemin de Villacoublay avec le même Bréguet qui m'avait amené une semaine plus tôt, sans m'égarer cette fois. Au passage, j'aperçus Bricy où les trous de bombes se voyaient à peine et où, d'ailleurs, je revins par le train le lendemain pour y convoier un autre avion vers Villacoublay d'où un de nos vieux Potez 540 me ramena à Toulouse. À toutes ces préoccupations s'ajoutait un violent rhume des foies qui m'empêchait de jouir de la grasse campagne toulousaine, même au cours des vols à très basse altitude (entre 0,50 m et 20 m) que je fis avec un Morane 315 pour reconnaître l'emplacement le plus propice à une base de vitesse.

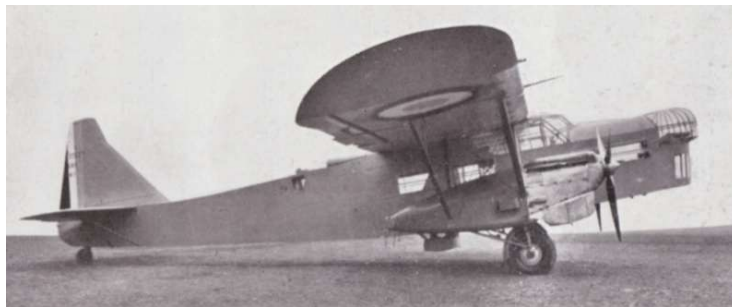
Au début, nous descendions prendre nos repas à Toulouse, dans la grande salle du Lafayette où une table nous était réservée. C'était une grosse perte de temps et nous finîmes par trouver un petit restaurant après du terrain pour nous accueillir. Nous mangions là avec nos camarades du Centre d'Expérience qui avaient

également abandonné la ferme du Sénelay, à l'ouest de Bricy, pour se replier à Blagnac. On écoutait les nouvelles à la radio, ce qui était peu encourageant comme apéritif, surtout lorsqu'elles commencèrent à être précédées d'une lamentable " Marseillaise ", vrai prélude aux catastrophes. Mon dernier voyage aérien fut pour aller à Nantes en " Simoun " poser là-bas Longuet (3), qui devait en ramener un Lioré sorti de révision, celui-là même avec lequel j'avais été en Écosse.

C'était le 11 juin et il restait encore une lueur d'espoir. Le dimanche suivant, un camarade venu du Grand Quartier, replié je ne me rappelle plus où, nous apprenait que toute lutte était devenue impossible, que Weygand demandait l'armistice et que tous les avions modernes en état devaient filer sur l'Afrique du Nord. La mort dans l'âme, on commença donc à faire ses bagages et nous partîmes sur les Curtiss de l'A.R.A.A. Nous devions faire escale à Perpignan pour prendre de l'essence. Nous y arrivâmes assez tard le soir et trouvâmes là une agitation fébrile, des avions venus de partout qui se pressaient autour des pompes car certains voulaient repartir de nuit. Nous y étions à peine atterrés que nous reçûmes téléphoniquement l'ordre de mener sept de nos avions à Carcassonne et de les y livrer au groupe de chasse 2/5 " La Fayette " qui s'y trouvait. Nous y arrivâmes à la tombée de la nuit et là, l'ambiance était meilleure. Les guerriers que nous trouvâmes là avaient gardé le moral, un peu trop même, car ils étaient tout prêts à se battre contre les Anglais si on leur en donnait l'ordre. Nous allâmes dormir, en billets de logement, dans la vieille ville aux petites rues, fenêtres soigneusement closes par crainte des moustiques, et le lendemain un Goëland nous ramena à Toulouse où j'eus la peine d'apprendre la mort de mon ami Laurent qui s'était tué la veille, seul à bord d'un Lioré 45 où il avait voulu décoller avec un moteur en mauvais état de marche.



Morane MS-315 (© DR)



Potez 540 (© ECPA)

Ce dernier jour à Toulouse fut occupé d'abord par un nouveau convoyage de Curtiss à Carcassonne, le retour se faisant en Potez 540, par un temps affreux qui nous fit craindre de ne pouvoir rejoindre Blagnac, puis par les préparatifs des obsèques du pauvre Laurent dont la femme et la sœur n'arrivèrent que dans la nuit, ayant rencontré de grosses difficultés pour venir à Montpellier, sur des routes barrées un peu partout. L'enterrement eut lieu le lendemain matin à la chapelle de l'hôpital et, sitôt après, je partis pour l'Afrique avec le Lioré 45 qui m'avait amené en Écosse.

Je croyais la guerre finie. Pour moi, elle ne faisait que commencer.

Notes de fin

(1) Quelques mois auparavant, à Marignane, sur une machine identique qui faisait des essais d'endurance d'atterrissage (son point faible), j'avais éclaté une roue à l'atterrissage et fait un magnifique " plat ventre ".

(2) Tué dans un accident de voiture vers 1950 alors qu'il était directeur aux entreprises métropolitaines et coloniales, la maison Dubois, plus tard D.C.E. M. Dubois qui conduisait sa Bentley fut lui-même très gravement blessé et souffrit toujours de ses suites jusqu'à sa mort en 1960.

(3) Mort en 1970 alors qu'il était chez Dassault au service après-vente.

Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL) 1943 - 1944



L'avion décolla, plutôt péniblement, vers 23 heures, à la fin du long crépuscule d'été. Des cinq passagers que nous étions, l'un était couché dans une sorte de réduit sur le longeron d'aile traversant le fuselage et les quatre autres, dont j'étais, étaient, se faisant face deux à deux sur quatre tabourets dans un compartiment éclairé par une veilleuse bleue et qui n'avait vue sur l'extérieur que par une vitre, tout au bout du fuselage, avant la roue de queue. C'est donc dire que les 9 h 35 que dura le vol nous parurent plutôt longues, d'autant plus qu'au large du Portugal et en vue, paraît-il, des lumières de Lisbonne, le pilote, en changeant de réservoirs, trouva moyen d'arrêter successivement, mais heureusement pas simultanément, ses deux moteurs ! On ne nous avait naturellement pas dit quel était notre point de destination, que nous pensions être Gibraltar.

Nous fîmes donc surpris de nous trouver sur une piste poussiéreuse, visiblement récemment débroussaillée et entourée de montagnes. On nous dit alors que nous nous trouvions à Ras-el-Ma, près de Fez. Une camionnette nous emmena en ville, au Palais Jamaï. Il faisait une chaleur accablante qui ne m'empêcha pas de dormir quasi jusqu'au lendemain matin, ce qui fait que j'embarquai frais et dispos dans un DC.3 de la R.A.F. qui m'amena à midi au terrain de Maison Blanche. Le jeune, arrivé de France par pick-up quelques jours plus tôt m'y attendait et, après un passage aux bureaux de la rue Charras, j'allai voir le général Bouscat qui venait d'être nommé grand chef de l'aviation française. Il m'annonça que, finalement, j'allais prendre le commandement du groupe de reconnaissance 2/52, près d'Oran, en remplacement de Tuffal, nommé lieutenant-colonel et inspecteur technique.

J'allai également rendre visite au général Gama et à son adjoint La Horie, que je savais à la tête du groupement dont dépendait ma nouvelle unité. Je les trouvai dans l'amertume car ce groupement venait d'être supprimé et on ne leur avait pas donné d'autre commandement.

Je fis une rapide visite à ma nouvelle unité, que je trouvai installée sur le petit terrain de Noisy-les-Bains (1), dans la plaine entre Mostaganem et Orléansville, avec les officiers logés à 10 kilomètres de là à la petite station balnéaire de " Georges Clemenceau la Stidia " et la troupe à la bourgade agricole de Formaka. Les six ou sept Douglas D.B7 et la demi-douzaine d'avions école que Tuffal avaient rassemblés couchaient en plein air et les seules installations du terrain se bornaient à deux " hangars d'Orly ", à l'échelle 1/100^{ème} environ, qui abritaient l'un mon bureau, l'autre ceux des deux escadrilles. Je passai encore quelques jours à Alger pour y rendre compte de ma mission d'abord, qui n'intéressait pas grand monde car le général Ronin sentait de plus en plus les ficelles lui échapper au profit de Passy, et le général Giraud, dans l'indifférence générale, était parti à Washington réclamer des armes, et laissant de Gaulle seul maître à Alger. Une folle animation régnait dans le port et personne ne fut surpris, quelques jours plus tard, d'apprendre la nouvelle du débarquement allié en Sicile. Je pris définitivement mon commandement le 10 juillet 1943 au matin, sous les auspices de l'aimable général Rignot,



Douglas D.B 7 (© ECPA)

dont le P.C. était installé près d'Oran et dont je dépendais maintenant, J'amenai avec moi Masson, que j'avais fait affecter au groupe et qui y commença immédiatement son pilotage sur les avions de notre petite école - dont les moniteurs étaient les officiers pilotes du groupe. Tuffal me passa les consignes, qui étaient simples : tout faire pour faire voler les avions et entraîner le personnel, et ne pas trop s'occuper des règles administratives et hiérarchiques auxquelles il fallait suppléer par la débrouillardise et le savoir-faire, ce qui m'allait très bien. C'était, une fois encore, une transition brutale avec mon existence des mois précédents. Le calme des champs et de la mer, où nous prenions des bains tous les jours, succédait à l'animation fébrile de la ville, Londres ou Alger.

Les nouvelles ne nous arrivaient de l'extérieur que tard et au compte-gouttes. Je trouvai tout le personnel si ignorant de la situation réelle qu'il me fallut prendre tous les officiers les uns après les autres pour tâcher de leur faire comprendre le déroulement des événements depuis trois ans. Je compris vite d'ailleurs que mon existence au cours des mois et des années précédents me donnait auprès d'eux un prestige dont je devais

profiter mais pas abuser. Après un 14 juillet où, après la cérémonie à Fornaka, tout le monde se reposa, je repris bien vite mon entraînement aérien, sans aucune difficulté d'ailleurs. Mon premier vol consista, à bord du North American d'entraînement que Tuffal avait récupéré, à conduire à Oran notre aumônier, l'excellent père Bouchet, après avoir fait tout seul quelques atterrissages à Noisy pour reprendre la main. J'appris là que toutes les limites d'âge du personnel navigant de l'aviation venaient d'être abaissées de trois ans, ce qui mettait à pied presque tous les généraux et un tas de colonels, dont d'ailleurs on n'avait pas besoin. Naturellement, on ne parlait que des candidats aux places rendues vacantes et de leur agitation !

Après le N.A.A 57, je passai au D.B.7, l'avion d'armes que je n'avais encore jamais piloté. Le temps était toujours magnifique, l'avion facile et agréable, et je m'amusai beaucoup. Dès que je fus un peu familiarisé avec lui, je me rendis à Mascara, où la division locale était commandée par le général du Vigier, avec qui, comme je l'ai dit plus haut, j'avais eu beaucoup de rapports à Vichy. Il me reçut chez lui de façon charmante et nous montâmes ensemble un travail en commun de mon groupe et de ses unités au sol, qui fut appliqué avec fruit dans les mois suivants. Au moment de repartir du terrain de Thiersville, près de Mascara, j'eus la surprise d'y voir débarquer d'un " Wellington " qu'il ramenait directement d'Angleterre, le lieutenant de vaisseau Le Bail, que j'avais bien connu comme pilote d'essais chez Marcel Bloch (2). Venu en 10 h 35 de Portsmouth, il repartit



North American N.A.A 57 (© ECPA)

presque aussitôt pour Dakar où il était affecté à une escadrille de lutte anti-sous-marine. Je ne tardai pas non plus à me rendre au Maroc où, en fouillant les entrepôts, on trouvait encore les pièces de rechange qui nous étaient nécessaires. Passant une nuit à Casablanca, je pus y revoir ma belle-mère et ma belle-sœur et leur raconter mon séjour en Angleterre, en leur donnant aussi le peu de nouvelles de France que j'avais eues, amenées dans les poches de mes amis.

Mon voyage se termina, après des pointes à Meknès et à Rabat, par un retour direct de Casablanca à Noisy. Les jours suivants, débutèrent les vols de nuit d'entraînement pour lesquels nous utilisions un terrain plus grand, à quelques kilomètres du nôtre et constitué simplement par le fond parfaitement uni et desséché d'un étang qui devait être rempli d'eau en hiver. J'effectuai aussi, dans le cadre de nos exercices avec la division du Vigier, quelques vols à très basse altitude qui me permirent de leur apprendre à mieux se camoufler car, au début, leurs véhicules, leurs tentes et leurs colonnes étaient parfaitement visibles, à condition de se contenter de regarder ailleurs que dans les zones absolument découvertes. Le programme de notre réarmement par les Américains ne paraissait pas devoir aboutir avant des mois. Il nous fallait donc tenir en utilisant avec la plus stricte économie un matériel déjà usagé. Cependant, nous nous renforçons peu à peu en personnel, l'arrivée de jeunes officiers qui ne connaissaient personne au groupe donnant lieu à des scènes burlesques où les grades étaient intervertis et les propos d'une incohérence voulue.

Ce ne fut d'ailleurs pas ainsi que je reçus mon camarade de promotion Robert Pascal qu'un avion nous amena d'Alger le 28 juillet. Directeur à la compagnie d'assurances " La Paternelle ", il s'était évadé de France à pied, par l'Espagne, et venait de passer près de six mois au fameux camp de Miranda de Ebro. Il venait en plus à Alger de se faire voler toutes ses affaires ! Il n'avait que 150 heures de vol comme passager et je le mis aussitôt au pilotage à notre petite école où il fit des progrès d'une rapidité étonnante. Le 29 juillet, notre terrain servit de base d'arrivée à un tas de grands chefs anglais et américains, dont le général Clarke, qui devait commander toutes les troupes de la campagne d'Italie. Ils se rendaient à Mostaganem pour y tenir une conférence d'État-Major. Dans les premiers jours d'août, mon activité fut brutalement interrompue par une violente crise de paludisme, que notre jeune médecin militaire ne sut d'ailleurs pas diagnostiquer. Il en avait pourtant assez d'exemples sous les yeux, car nous étions installés en plein dans les très paludéens marais de la Macha, et les deux tiers de mon personnel était impaludé.

J'étais à peine remis sur pied que nous reçûmes la visite du général Valin, récemment nommé adjoint de Bouscat et qui venait nous parler des F.F.L. Il arriva au début de l'après-midi, par une chaleur étouffante, et repartit au bout de deux heures porter ailleurs la bonne parole. Nous apprîmes également en ce début d'août que nous étions transformés de groupe de reconnaissance en groupe de bombardement moyen, ce qui nous

amena à changer un peu la nature de nos vols d'entraînement. Malgré le flou de notre avenir, les excellentes nouvelles de Sicile et de Russie contribuaient, malgré tout, à maintenir notre moral à un niveau élevé. Nous eûmes la chance, pendant toute cette période, de n'avoir à déplorer que des incidents matériels. Un Morane 230, ayant eu la panne au décollage, fut transformé en un petit tas informe. M'étant précipité pour secourir le pilote, et demandant à ce qui me parut être un paysan poussiéreux qui se trouvait là de m'aider, je m'aperçus que c'était précisément lui, le pilote, le sous-lieutenant Racon qui s'était sorti de là tout seul et sans égratignure. Au cours d'un vol de nuit, un D.B.7 ayant eu une panne brutale d'un moteur se posa sans mal sur le terrain de Thiersville, et un autre, momentanément sans freins, alla piquer du nez au bout du marais. Dans ces deux cas, le matériel fut facilement récupéré et remis en état rapidement par nos adroits mécaniciens, sous l'habile direction de l'adjutant Fostier, un ancien du CEMA que j'avais retrouvé là.

Nos voisins du groupe 1/19 " Gascogne " stationné à Bel-Abbès furent moins heureux (c'était Degurse qui les commandait). Un de leurs avions ayant eu, lui aussi, la panne de nuit, s'était écrasé tuant trois passagers sur quatre, et j'allai assister à leurs obsèques le 3 septembre. Je me rendis à Alger le 18 et le 26 août et j'y appris, rue Charras, que les affaires que j'avais suivies d'Angleterre marchaient bien, et à l'État-Major que mon groupe était parmi les privilégiés dont le maintien et le rééquipement en matériel américain étaient décidés, sans que l'on puisse par ailleurs me donner de date, et j'appris également que nous devions passer l'hiver au Maroc, Noisy-les-Bains étant certainement inutilisable pendant la mauvaise saison. Le 31 août, nous eûmes de nouveau la visite de grands chefs alliés, dont le général Patton et, le 17 septembre, je partis à Alger avec Masson pour y voir Dutilleul qui venait d'y arriver de Londres après avoir séjourné en France depuis le mois de mars. J'eus la surprise de trouver là aussi Ziegler qui venait de débarquer d'un sous-marin, " l'Aréthuse " qui l'avait " chargé " près de Saint-Tropez.

Par eux j'eus de bonnes nouvelles de la famille et des amis, ce qui me soulagea fort. Ziegler avait vu récemment Lafon, rentré à Paris et à l'époque en flirt avec les communistes, ce qui choquait profondément Cambois et son équipe. Je rencontrai également Tuffal et Brohon et, le 6 septembre, je rentrais à Noisy, ramenant Dutilleul que l'on avait habillé en lieutenant et qui resta deux ou trois jours avec nous. Il me donna des détails sur la manière dont Gervais, Gourriou et Lemoine avaient repris ou continué la lutte, ce qui me fit très plaisir. Il me donna aussi des détails sur Bucaille, toujours tiré à quatre épingles dans son étude et parcourant, en vélo et dépenaillé, des centaines de kilomètres à la recherche de terrains et de renseignements. Des malentendus s'étaient élevés en France dus aux ordres, contradictoires souvent, venant d'Alger et de Londres et aux émissaires (3) souvent mal informés qui les colportaient. Dutilleul repartit à Londres pour rentrer de là en France et dissiper ces nuages. Vers le 15 septembre, la pluie arriva et rendit instantanément notre terrain quasi impraticable. De même, nos demeures à la Stidia, simples villas d'été, dépourvues des facilités les plus élémentaires, devinrent aussitôt extrêmement inconfortables. Cependant, le beau temps revint encore pour quelques semaines et aussi les visiteurs et, en particulier, le général Juin, accompagné du général américain Roosevelt (4), fils de l'ancien président des USA, Teddy Roosevelt.

Nous eûmes aussi pour voisins pendant quelques jours une unité de " commandos " français, avec à leur tête le commandant Bouvet, dont la famille habitait près de Salins, avait connu mes parents en 1913 ou 1914. Ce commando était sur le point de s'embarquer pour l'Italie et nous faisait envie car nous avions l'ordre de nous rendre à Médiouna, près de Casablanca, pour l'hiver. Il fut inspecté juste avant son départ de Noisy par le général du Vigier, dont la division venait, elle aussi, de recevoir son ordre d'embarquement. Je me souviens que nous participâmes ensemble à un " méchoui " d'adieu. Le mouton était un peu maigre, mais l'atmosphère bien cordiale. Celle du groupe fut attristée par l'accident mortel survenu à un de nos mécaniciens, le jeune Corbi qui, affolé, sauta en parachute à très basse altitude d'un avion en panne qui se préparait à se poser. Le temps devenait franchement mauvais et nous ne volions presque plus. J'eus, le 19 octobre, la visite du général Ronin. Il venait d'apprendre la nouvelle de la mort de son père en France et éprouvait le besoin de sortir du guêpier d'Alger. Il avait organisé la reconquête de la Corse qui parut, une fois terminée, un succès facile (5), mais qui aurait aussi pu très mal se terminer. On lui reprochait d'une part son imprudence et, d'autre part, des tas de gens se mettaient sur les rangs pour revendiquer la gloire de l'affaire. Après un entretien très dur avec le général de Gaulle, il avait donné sa démission au chef de ce que l'on appelait la D.S.S. (6) et se trouvait donc sans emploi, et devait le rester jusqu'à la fin de la guerre, ce qui tout de même était profondément injuste.

Un dernier Voyage à Alger, avant notre départ à Médiouna, prévu pour le 5 novembre, me permit d'y voir Gervais qui venait d'y arriver de Londres et m'apprit d'une part que Dufresne était bien arrivé et, d'autre part, que Bucaille avait pris le chemin de l'Espagne. Il n'avait pu se réduire, quelques mois auparavant, à partir par pick-up, en avait eu beaucoup de remords et prit, finalement, cette voie incomparablement plus difficile et dangereuse.

Notes de fin

- (1) Traduction de l'arabe Ain-Noussy.
- (2) Il est toujours directeur chez Dassault.
- (3) Je pense surtout au commandant, plus tard général, Lauzin, dit " Charles " qui avait été envoyé à Alger par l'Espagne.
- (4) Tué en juin 1944 au débarquement de Normandie.
- (5) Mon camarade Stehlin me dit un jour que les 152 prisonniers qui avaient été faits devaient être illettrés car ils n'avaient pas su lire, sur les plaques des Ponts & Chaussées, le nom de Bastia où toutes les troupes allemandes s'étaient embarquées.
- (6). Direction des Services Spéciaux.

Groupe de bombardement moyen 2/52 " Franche-Comté "



Ce n'est pas avant le 9 novembre que notre installation à Médiouna fut terminée, car tout le matériel avait dû voyager par le train et par la route. J'avais effectué le voyage avec un petit bimoteur Cessna presque neuf que j'avais réussi à récupérer à l'insu des autorités d'Alger et du brave colonel Pieux, chef du 4^{ème} bureau. Nous avons trouvé là une vaste piste, au milieu d'une plaine qui, dès la première pluie, se transforma en un lac de boue. Les baraques étaient nombreuses, niais nues. Nous retrouvâmes là le groupe 1/19 " Gascogne " maintenant sous le commandement de mon camarade Secrétaire et qui était venu de Bel-Abbés. Mon ami Bouvard, qui se morfondait depuis plusieurs mois en A.O.F. avec son groupe 2/63 " Sénégal ", devint également notre voisin, s'installant à Khouribga, à 80 kilomètres.

Au cours d'une liaison à Alger avec le Cessna, appris que Gervais était retourné à Londres et avait été déposé en France, et que le colonel Marchal avait été arrêté et s'était suicidé. Les bruits les plus divers circulaient au Maroc sur notre future affectation. Pendant deux jours, nous avons fait nos projets pour la Russie. Après cela, nous devions partir d'urgence pour Saint-Arnaud pour prendre en charge l'entraînement des groupes français sur " Marauder ". Rien de tout cela n'était vrai, mais je dois avouer que ma tâche n'était pas facilitée par l'incompétent état-major d'Air Maroc, à Rabat, dont je dépendais maintenant, et le plus incompétent encore général de Vitrolles (que j'avais accueilli à Londres quelques mois plus tôt, à son arrivée de France) qui, au lieu de nous transmettre les ordres venus d'Alger et de s'occuper à satisfaire nos besoins matériels, prétendait nous commander directement à son idée. Il avait comme adjoint mon camarade Guy de La Horie, plus amer que jamais car on lui reprochait son passé pétainiste à Dakar.



Glenn Martin B-26 C " Marauder "
(San Diego Air and Space Museum)

Caractéristiques

Motorisation : deux Pratt and Whitney R-2800-43
en étoile de 1 920 ch
Envergure : 19.81 m
Longueur hors tout : 17.75 m
Masse à vide : 11 476 kg
Masse au décollage : 17 328 kg
Surface alaire : 48.12 m²
Plafond : 7 200 m
Rayon d'action : 1 850 km
Vitesse maxi : 454 km/h
Armement : 11 mitrailleuses de 12.7 mm et 1814 kg
de bombes

Je pus cependant aller à Alger et obtenir que nous serions maintenus au Maroc jusqu'à ce que vienne le moment de nous rendre à l'entraînement sur " Marauder " à Telergma, près de Constantine. Notre tour devait venir tout de suite après le 1/19, dont le départ était prévu en décembre. À Alger, les services dits spéciaux s'agitaient beaucoup, le général Renia, assisté de La Chênellerie, était toujours pratiquement sur la touche, au Palais d'Été, tandis que le général Cochet, le colonel Rivet et Passy, qui l'emporta finalement d'ailleurs, s'agitaient à qui mieux mieux. Le 4 décembre, j'eus la joie de voir arriver au camp militaire voisin de Médiouna,

où s'effectuait le tri des rescapés d'Espagne, mon ami Bucaille, accompagné du capitaine Accart (1) et venant tout droit de Maranda, après avoir quitté la France en septembre et après avoir passé toutes ses affaires à mon camarade de promotion Paul Borel. Le mauvais temps gênait beaucoup nos vols et nous étions émerveillés de la " prescience " du commandement qui nous avait collés dans ce bourbier, alors que des pistes sèches et inoccupées existaient un peu partout au Maroc.

De plus, les crises de paludisme m'attaquaient à chaque changement de temps et je me souviens d'une, en particulier, qui me saisit en pleine rue à Casablanca et me laissa à peine la force de rejoindre l'hôtel où je devais passer la nuit du samedi au dimanche. Heureusement, elles ne duraient jamais plus de quelques heures, mais me laissaient " à plat " pendant toute la journée qui suivait. Le 22 décembre, je participai avec Masson, et armé de fusil à deux coups qui nous servait à nous entraîner au " ball trap ", à une très solennelle battue aux sangliers dans les collines de Ben-Ahmed, à 80 kilomètres de Médiouna. Y assistaient le général Béthouart et deux autres généraux français, un amiral américain et une dizaine de ses compatriotes, et une trentaine d'autres invités, militaires ou civils. Trois ou quatre cents rabatteurs indigènes, avec leurs caïds, à pied, à âne, à mulet ou à cheval, tapaient sur les buissons et faisaient un bruit infernal, traînant derrière eux des chameaux destinés à emporter le butin. Les sangliers se montrèrent en bandes, galopant au flanc des collines, mais assez rusés pour passer entre les rabatteurs, malgré leurs cris, plutôt que du côté des chasseurs. Il y en eut tout de même dix-sept de tués, et j'en ramenai un qui fit les délices de la popote.

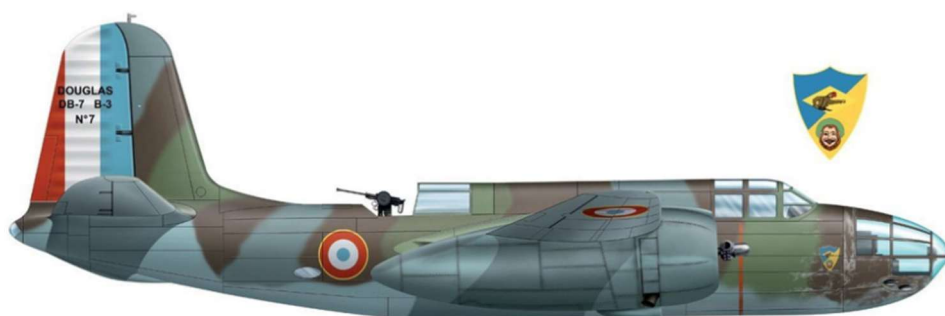
La journée se termina par une magnifique " diffa " sous la tente, car il bruinait, avec méchoui, couscous, volailles, plats divers sucrés, musiciens et danseuses. Je trouvai à mon retour un message affectant, pour ordre, Masson à la base aérienne 320 d'Alger. En réalité, il avait demandé à rentrer en France, pensant y rendre plus de services que comme pilote frais émoulu dans une unité combattante. Je ne pouvais que l'approuver, mais regrettais beaucoup son départ. La fête de Noël réunit tout le groupe à la messe de minuit dite par le bon père Bouchet, et ensuite à un réveillon monstre organisé au mess. Le lendemain ou le surlendemain, répondant à la courtoise invitation de son commandant, j'allai visiter le cuirassé " Jean Bart " qui était à quai à Casablanca et déjeuner à bord. Je revins de cette visite avec une impression doublement pénible, d'une part celle d'avoir vu un bel instrument de guerre tellement abîmé, et pour rien, à la suite de sa résistance futile du 8 novembre, et aussi d'avoir vu les officiers de marine me montrer ces blessures comme s'ils en étaient fiers. Certains, l'aumônier en particulier, me tinrent des propos que j'aurais vertement relevés si je n'avais pas été leur invité, et je dus garder ma colère rentrée après avoir vu le portrait du maréchal Pétain à la place d'honneur dans la chambre du commandant en second !

Ainsi donc se termina l'année 1943.

1944 était pour nous remplie d'un espoir, celui de la Libération de la France, et aussi celui de notre retour au combat, qui furent d'ailleurs tous deux réalisés. En faisant, ce jour du 1^{er} janvier, dans mon cahier de notes le point de l'année écoulée, je remarquai qu'elle consacrait la supériorité écrasante et définitive, sur le pauvre et misérable Giraud, du général de Gaulle, et que ceux-ci qui, comme mon ami le général Ronin, pensaient le contraire, se trompaient lourdement et le paieraient lourdement un jour. Je ne me trompais pas, pour une fois, car moi aussi, je dois l'avouer, j'avais cru au général Giraud, que je n'ai d'ailleurs jamais vu, sur la foi d'amis comme Lejeune, Ronin précisément. Je faisais aussi des réflexions mélancoliques et désabusées sur l'incapacité du commandement de l'Armée de l'Air française à mettre sur pied nos unités et à les envoyer à la guerre. Je ne me rendais pas compte, à cette époque, de la lourdeur de la machine de guerre américaine, due à son énormité même, ni du fait qu'une fois en route, on ne pouvait plus l'arrêter. Il nous fallait donc simplement être patients, mais nous étions excusables de ne point l'être, après toutes ces années d'attente où nous nous étions débattus dans l'ombre et la pénurie.

Douglas D.B.7 n°2.
Commandant Paul Badré GBM 2/52
Oran-La Sénia 1943.

(Profil JM Guillou Aérojournal
2014)



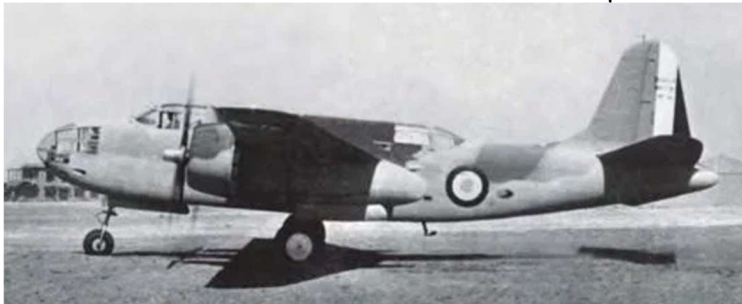
Il ne fallait pas non plus tomber dans le travers contraire, comme avaient tendance à le faire certains de nos amis de France, Cambois en particulier, et croire que la guerre étant virtuellement gagnée pour les Alliés, il ne fallait plus s'en préoccuper, faire table rase du passé, même le plus immédiat, pour bâtir un avenir théoriquement parfait. Le 3 janvier, Bucaille, de retour d'Alger et affecté définitivement à mon groupe, m'apporta la désolante nouvelle de l'arrestation mouvementée de Dutilleul. Cela nous donna les craintes les plus vives pour tous ceux du réseau " Samson " en particulier, avec qui il était en liaison.

Heureusement, Masson, reparti aussitôt en France, put " sauver les meubles " et continuer jusqu'à la Libération le bon travail entrepris. Malheureusement, il ne put mener à bien, il s'en fallut de très peu, une entreprise d'évasion de Dutilleul lors de son transfert au camp de Compiègne, et nous ne revîmes jamais notre ami. Il en fut de même du pauvre Henri Pascal, arrêté près de Marseille fin décembre et qui mourut un ou deux jours avant la Libération de son camp.

Dès le début de janvier 1944, une première équipe de nos mécaniciens fut détachée à Telergma, et le 4 je me rendis à Saint Douat, sur l'immense plateau, glacé en hiver, situé entre Sétif et Constantine et où ils étaient momentanément casernés. Mon voyage d'aller se passa par un temps radieux, et à 2 500 mètres, de mon Douglas D.B.7, je voyais en même temps Gibraltar et le Zaccar, près d'Alger. Je me rendis en jeep, ma première expérience de ce véhicule je crois, à Constantine où se trouvait le brave colonel Colle qui régissait administrativement toutes les troupes françaises de la région, et arrêté une journée de plus que je ne le pensais par une tempête de neige subite, je repartis de Châteaudun-du-Rhumel, où se trouvait déjà les B-26 " Maraudeur " du GBM 1/22 " Maroc ", pour Alger, Oran et Médiouna. Ce ne fut d'ailleurs pas sans peine, le mauvais temps m'ayant encore obligé à passer au pied des montagnes et non pas par-dessus. À peine arrivé d'ailleurs je dus repartir car un message de l'aimable lieutenant-colonel Dartois (2), commandant l'École de l'Air que l'on avait reconstituée à Marrakech un an plus tôt m'y convoquait le lendemain pour y faire partie du jury de sortie des élèves.

Je m'y rendis aussitôt, par un soleil redevenu éclatant et qui ne cessa de l'être pendant les quelques jours que dura mon séjour. On voyait dans un coin du terrain le quadrimoteur Avro " York " de Churchill, qui était en convalescence à l'Oukaïmeden, d'une pneumonie attrapée à la conférence du Caire, et les grands hôtels, La Mamounia compris, étaient remplis de hauts personnages. Je n'étais pas retourné là depuis 1940 et je ne pouvais m'empêcher de comparer la torpeur stupéfaite qui y régnait alors avec l'animation fébrile qui la bousculait. J'étais chargé de faire passer l'oral d'armement aux élèves. Il se trouvait que c'était la partie où mes souvenirs de base étaient les plus vagues ; je m'en tirai en me faisant indiquer discrètement les bons élèves et je me fis expliquer par eux les questions dont je ne me souvenais plus. Finalement, mes notes se trouvèrent absolument cohérentes avec celles des autres examinateurs qui, eux, possédaient leur sujet ! Le brave Dartois m'expliqua qu'il m'avait fait désigner pour me donner l'occasion d'un petit séjour à Marrakech, et je l'en remerciai vivement.

Le 12 janvier, le général de Gaulle arriva à Marrakech, et le 13 au matin eut lieu une grande revue à laquelle il assista avec Churchill, sous un soleil éclatant. Un peu avant la revue, je les vis arriver dans un " command car " découvert, sans aucune escorte, chacun regardant droit devant lui, ce qui ne les empêcha pas de répondre poliment au salut que je leur adressai du trottoir où je me trouvais tout seul ! Le 16 janvier au matin, les examens terminés, par un temps merveilleux et une atmosphère absolument calme, j'emmenai les trois aspirants auxquels j'avais donné les meilleures notes survoler de près les hautes cimes abruptes et enneigées du haut Atlas et, en particulier, le point culminant, le Djebel Toubkal à plus de 4 000 mètres. Je rentrai ensuite à Médiouna où seuls les vols d'entraînement rompaient la monotonie de notre attente. Je me souviens, en



Douglas D.B.7 (© DR)

particulier, d'un vol en rase-mottes jusqu'à Tiznit, dans le désert au sud d'Agadir, où je rencontrai pour la première fois, sans dommage d'ailleurs, un vol de sauterelles. Je réussis enfin, avant notre départ, à faire lâcher sur D.B.7 mon camarade Pascal qui, à ce moment, avait 60 heures de vol comme pilote et 210 en tout, ce qui doit être un record.

J'y tenais d'autant plus que j'avais reçu des ordres impératifs pour rendre nos avions écoles, et d'ailleurs je n'en aurais rien pu faire à Telergma. Notre ordre de mouvement arriva le 11 février et nous devions être en place à Saint-Arnaud, près de Sétif (l'endroit où j'étais allé en voiture le 30 décembre 42) le 5 mars. Avant ce départ, la mécanique américaine étant maintenant déclenchée, nous touchâmes les tenues américaines et, avant de rendre nos avions le 6 mars (nous ne devions garder qu'un vieux Simoun comme avion de liaison), nous rimes encore de nombreux vols de groupe et exercices de bombardement sur la cible de Ksar-es-Souk, favorisés par un beau temps qui ne cessa que le dernier jour.

Notes de fin

(1) Accart. Maintenant général en retraite. 19 victoires aériennes en 1940.

(2) Tué en 1945 dans un avion de liaison en se rendant à un meeting à Nevers !

Afrique du nord : Télergma, Châteaudun-du-Rhumel

Je partis en avion avec le vieux Simoun pendant que le reste de la troupe suivait par la route et par le train. Je m'arrêtai quelques jours à Alger pour leur laisser le temps d'arriver et j'appris là que Masson était bien arrivé en France et que Gourriou et Lemoine, accompagnés du jeune mécanicien Jourdan qui, à Bellerive, soignait nos voitures, étaient arrivés à Londres et se préparaient à venir à Alger. Je vis pendant une matinée le pauvre général Ronin, mis à la retraite, ce qui était un comble, par le général Giraud lui-même, dont il avait été un chaud supporter. On parlait aussi beaucoup du procès Pucheu, ancien ministre de l'Intérieur à Vichy, attiré lui aussi à Alger par le même général Giraud qui le laissa ensuite condamner à mort et exécuter. On flétrissait à juste titre le général aviateur Weiss, vieil histrion de mœurs même pas douteuses qui avait servi d'avocat général à ce procès.

Malaise, le chef de notre poste en Espagne, dont j'ai parlé plus haut, venait d'y repartir clandestinement dans un avion de l'armée américaine et se trouvait donc déserteur. Enfin, le colonel Rivet et Passy livraient toujours, pour la direction des services spéciaux, une lutte qui devenait de plus en plus sans espoir pour le premier. Je fus bien mis au courant de tous ces événements, ayant élu domicile pendant mon séjour à Alger dans la villa de Kouba où se trouvaient les services du S.R. Air, avec Loescher et le lieutenant Morel (1). Après deux jours passés à Saint-Arnaud, où tout le groupe s'était rassemblé, nous fîmes mouvement le 18 mars sur Telergma, pour nous y installer définitivement dans l'engrenage du système américain. Nous étions tous sous la tente dans ce camp immense, étalé dans la haute plaine (1 000 mètres d'altitude) au pied d'une colline abrupte et isolée dont il fallait faire le tour avant d'atterrir sur la piste unique qui en longeait la base.

Je jouissais, vu mes fonctions de commandant du groupe, d'une tente pyramidale pour moi tout seul alors que les autres hébergeaient de quatre à six occupants. Bien que les journées fussent déjà très chaudes, les nuits étaient glaciales, et toutes les tentes étaient, chacune, chauffées par un gros poêle alimenté directement en essence par un " jerrycan " posé à l'extérieur sur un tas de pierres. De là, l'essence coulait goutte à goutte, au moyen d'un tuyau et d'une durite que l'on serrait plus ou moins avec une vis pour régler le débit, sur quelques briques garnissant le fond du poêle et où elle brûlait, ce qui permettait d'entretenir dans la tente une chaleur égale et douce tant que cela marchait. Comme les tentes étaient à simple paroi, elles se refroidissaient aussi vite dès que le feu était éteint, ce que l'on était obligé de faire avant de se coucher sur le lit de camp vu les risques d'explosion qui étaient réels, comme nous pûmes nous en rendre compte au long de notre séjour. Le matin, vu le froid, tous les poêles étaient allumés dès le réveil et le camp se couvrait d'un nuage de fumée noire.

Nos journées étaient bien remplies : une moitié en était consacrée à l'entraînement aérien sur " Marauder ", et l'autre à l'instruction au sol sur le matériel et sur les procédures de combat. Les instructeurs étaient tous américains (2), la cuisine aussi, excellente - du moins nous parut-elle au début - et abondante, mais les repas dans la grande baraque du mess ne duraient pas plus d'un quart d'heure et consistaient à s'empiffrer "silencieusement". Je volai dès le premier jour, en double commande, sur le Maraudeur dit B-26 et n'en fut que modérément enthousiaste, le trouvant très lourd et relativement moins stable et maniable que ne l'étaient nos vieux D.B.7. Dès le second jour, notre stage fut endeuillé par un accident, le seul mortel que nous ayons eu à l'entraînement d'ailleurs, un B-26 piloté par deux instructeurs américains et ayant à bord le lieutenant Geffray et les sergents de La Guerrande et Sabattier, s'étant écrasé et ayant brûlé à une dizaine de kilomètres du terrain, sans que l'on sache pourquoi ni comment.



Martin B-26 C " Maraudeur " (© DR)

Le temps toujours magnifique nous permettait de faire deux ou trois heures de vol par jour, ce qui permit à la plupart des pilotes, je fus parmi les premiers, d'être lâchés vers le 28 mars. Auparavant, j'avais accompagné le capitaine Luttrell au cours d'un vol de liaison en Sardaigne, sur le terrain de Villacidro où nous devions nous rendre par la suite et où se trouvait déjà le groupe français 1/22, commandé par mon camarade Albertus. Je pus assister au départ et

au retour d'une mission, les avions se succédant, au décollage comme à l'atterrissage, à quelques secondes sur la piste poussiéreuse. Cela me fit aussi, je dois l'avouer, un certain plaisir de voir les soldats italiens, sales et dépenaillés, balayer les environs du poste de commandement français. À ce moment également, je reçus pendant quelques jours la visite de Gervais qui m'apporta les dernières nouvelles de France. Il repartit ensuite pour l'Angleterre où il espérait être affecté dans un groupe de bombardement. Nous nous faisions rapidement aux mœurs militaires américaines qui, au début, nous surprenaient encore. Je vois toujours le lieutenant américain assis en face de moi à table déposant gravement deux tranches d'ananas sur une tranche de lard, coiffant elle-même d'excellents haricots, et arrosant le tout de lait condensé avant de découper ce magma en tranches pour le consommer tel quel !

Pendant nos quelques heures creuses de la journée, nous allions en général à la grande tente abritant la salle de renseignements où nous pouvions suivre le développement des opérations militaires sur de grandes cartes murales fort bien " renseignées ", et consulter également de nombreuses revues plus ou moins techniques, ce qui avait aussi l'avantage de perfectionner notre anglais. Après dîner, un bridge sous la tente durait rarement au-delà de 10 heures, car le réveil avait lieu à 6 h 15. Vers la fin du stage, j'eus l'occasion de piloter, au cours d'un vol de quatre heures, une " forteresse volante " Boeing B-17, qui servait à l'entraînement de nos bombardiers. Elle me rappela, beaucoup plus que le Marauder, les avions américains que j'avais pilotés avant-guerre, et en particulier le Douglas D.C.2 (3). Notre stage à Telergma fut, dans l'ensemble, favorisé par un temps idéal. Nous eûmes cependant, au début d'avril, quelques jours d'un désagréable sirocco, mais surtout une invasion de sauterelles à cause de laquelle les vols durent être interrompus pendant deux jours, car leurs nuages étaient si épais qu'il ne pouvait être question, sans risquer un arrêt brutal des moteurs, de les pénétrer en avion.

Nous profitâmes de cette interruption, qui tombait justement le jour de Pâques, pour aller en jeep visiter les ruines romaines de Djemilla, près de Sétif. Nous étions montés à sept sur le véhicule, y compris le bon père Bouchet, sorti le matin même de l'hôpital de Constantine où il avait séjourné pour se remettre d'une dépression due à la fatigue. Juste avant d'arriver à Djemilla, la jeep conduite par notre officier mécanicien le lieutenant Martenot passa dans un trou avec une roue avant, fit une embardée qui l'amena sur un tas de cailloux bordant la route, et se retrouva les roues en l'air dans le champ labouré voisin. Assis à l'arrière, je me retrouvai éjecté avec tous les passagers, et les plus valides m'aidèrent à remettre la voiture sur pied et à dégager le chauffeur qui avait la clavicle cassée. Quant au père Bouchet, je le crus d'abord mort, car il était étendu sans bouger. Heureusement, c'était seulement pour reprendre ses esprits, mais nous le ramenâmes quand même le soir à l'hôpital de Constantine, où la bonne sœur qui nous ouvrit ne put que dire en le voyant " Encore vous ! ". Le 21 avril, nous fîmes, pour notre dernier vol à Telergma, un " beau " vol de groupe, qui finit d'ailleurs un peu en débandade par suite de pannes variées. Le matériel que nous utilisions, en effet, était le rebut des unités combattantes et les mécaniciens américains ne possédaient pas la débrouillardise des nôtres pour tirer le maximum de machines fatiguées.

Le lendemain, nous nous installions à Châteaudun-du-Rhumel, grosse bourgade agricole sur le plateau entre Sétif et Constantine, pour y poursuivre notre entraînement de groupe sous ma direction, tout d'abord avec huit vieilles machines, toutes indisponibles d'ailleurs au départ. Nous cohabitons là avec le groupe 2/20 " Bretagne " qui partit en Sardaigne quelques jours plus tard et notre ancien voisin de Médiouna, le 1/19 qui devait le suivre un mois après. Je profitai de notre inactivité aérienne momentanée pour me rendre à Alger avec le Simoun et j'en ramenai Gourriou, affecté sur ma demande à mon groupe comme lieutenant chargé de la radio. J'y appris également que le colonel Rivet avait été nommé général et mis à la retraite, laissant Passy seul

maître du terrain, et, nouvelle plus triste, que mon ancien adjoint de Londres, le commandant Beaudouin venait de disparaître dans un accident avec l'avion qui le ramenait en Afrique du Nord.

Dans les premiers jours de mai, je partis avec Pascal passer une huitaine de jours en Sardaigne, à Villacidro près de Cagliari, où se trouvait la base occupée par les groupes français. Je devais, au cours de ce séjour, effectuer à titre d'instruction deux missions comme passager, dans le group (4) américain qui était basé à Villacidro. Je partis aux commandes d'un de nos B-26 qui fut ramené le soir même par un équipage du 1/19 qui, ayant fini son stage d'initiation, retournait à Châteaudun-du-Rhumel. Au départ de Telergma, l'officier de renseignements américain qui nous avait " briefés " pour pénétrer dans cette zone opérationnelle voulut lui-même préparer notre voyage et s'y prit si bien que nous nous retrouvâmes au milieu de la Méditerranée, cherchant vainement la Sardaigne, par beau temps et ciel clair, avant que mon navigateur ne s'aperçoive qu'il avait décalé deux cartes voisines !



Martin B-26 " Marauder ", Villacidro (Sardaigne) (© DR)

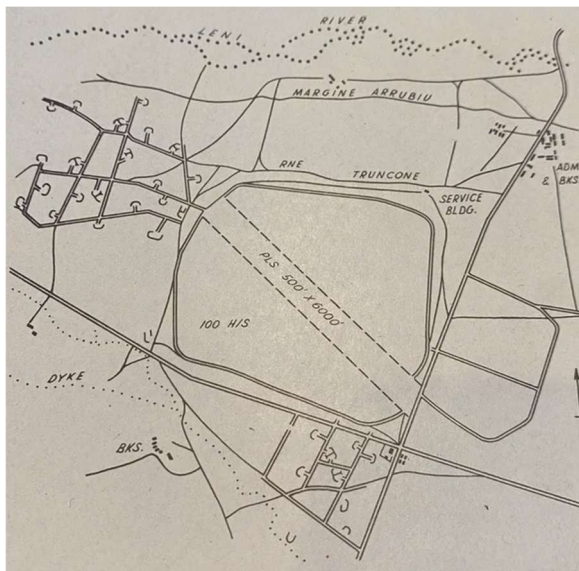
Ceci au moment où je me préparai à marcher cap plein sud pour retrouver au moins la cote d'Afrique. Il fallut rester là-bas quelques jours sans voler, car le temps sur l'Italie était très mauvais et empêchait de bombarder à vue, ce que les B-26 ne pouvaient que faire. Enfin, le 9 mai, un départ fut décidé. 36 B-26 Marauder du groupe américain devaient attaquer deux viaducs dans la région d'Arezzo, sur la voie ferrée Florence - Rome. Après le " briefing " (5), des camions nous amenèrent tout équipés aux avions qui nous attendaient sur les aires de stationnement, pleins d'essence et de munitions faits, et chargés chacun de 2 000 kg de bombes.

Je me trouvais dans l'avion devant décoller n° 17, piloté par un jeune lieutenant au type italien accusé et nommé Flacco (6). J'étais assis derrière lui, le vit à son tour mettre les gaz et, surveillant le " badin ", vit ce dernier monter lentement à 120 miles (il fallait atteindre 150 miles pour décoller à pleine charge) et s'y stabiliser. Cela ne dura pas longtemps car le bout de la piste de 1 850 mètres était là. Le pilote coupa les moteurs et le copilote rentra le train. Dans un grand nuage de poussière et avec de violentes secousses, l'avion s'arrêta au milieu des tas de cailloux. Avant que j'aie eu le temps de reprendre mes esprits, l'équipage était déjà dehors, sorti par la trappe supérieure du fuselage. Je sortis le dernier et vis à ce moment que le moteur gauche était en feu et que les pompiers étaient déjà là, essayant de l'éteindre avec leurs lances. La pensée de nos bombes et des avions qui nous suivaient et nous frôlaient, juste après leur décollage, me revint. Je sautai à terre, atterris sur la tête au milieu des cailloux, ne sentis rien, et courus rejoindre les autres à la voiture ambulance qui attendait en bout de piste. Elle nous embarqua tous et, à peine roulait-elle, que nous entendîmes la forte détonation de nos bombes qui finissaient par exploser. Heureusement, les pompiers s'étaient écartés à temps, voyant leurs efforts vains, et le dernier avion avait décollé.

Arrivés à l'infirmerie, on nous offrit d'abord un verre de whisky. Avant que j'aie eu le temps d'accepter, le mécanicien de l'équipage arracha la bouteille des mains de l'infirmier et, au goulot, la vida d'un seul trait et tomba ivre mort. J'étais le seul à avoir, à la jambe gauche, quelques égratignures dont je porte encore la trace, et mon pansement fut vite fait. Je me rendis ensuite au bar pour y attendre le retour des guerriers et me remettre de mes émotions. Pendant ce temps, la mission recherchait vainement l'objectif, sans le trouver à cause des nuages, et revenait se poser, avec ses bombes rendues inertes, 4 h 30 plus tard. Mon camarade Pascal, qui se trouvait dans un des premiers avions, avait vu d'en haut la fumée et les flammes de mon accident, et on lui avait dit que c'était mon avion. Il me croyait mort et je vois encore sa mine stupéfaite d'abord puis épanouie quand, arrivant au bar, il m'y trouva paisiblement accoudé. Bien que froid et réservé d'habitude, il se jeta dans mes bras... Le lendemain 10 mai 1944 était le quatrième anniversaire des premières bombes que j'avais reçues à Bricy. Il fut célébré de digne manière. En effet, cette fois l'objectif était un pont de chemin de fer entre Florence et Arezzo et, par chance, se trouvait découvert alors que toute la région environnante était sous un tapis de nuages. Cela se passa comme à la parade. Les bombes de nos B-26, escortés depuis la Corse par des Spitfires, tombèrent en plein sur l'objectif et l'ennemi ne se manifesta ni par la chasse ni même par la D.C.A.

L'atterrissage se fit au bout de 4 h 30 de vol, après que les 24 avions, régulièrement espacés en paquets ou " flights " de trois, eussent viré tous ensemble sur le terrain avant de se poser à la queue leu leu,

alternativement un à droite, un à gauche, à quelques secondes les uns des autres. Je rentrai deux jours plus tard à Châteaudun, y ramenant un avion qui avait conduit à Villacidro de nouveaux stagiaires et après avoir vu décoller 136 B-26 qui allaient appuyer le début de la nouvelle offensive déclenchée en Italie du centre. J'avais profité de mes loisirs forcés pendant ce premier séjour pour aller visiter Cagliari, capitale de la Sardaigne du sud, que je trouvais complètement dévastée par les bombardements. Je trouvais ce coin de Sardaigne pauvre, misérable même dans son aspect, avec ses maisons construites en blocs de terre asséchée, ses paysans tous pieds nus, ses marécages et ses moustiques générateurs de paludisme. (Je dois ajouter à ce propos que le mien avait disparu et n'est jamais revenu grâce à un traitement énergique mais efficace que m'avait fait suivre notre excellent médecin, le capitaine Gloaguen). On ne voyait qu'une seule richesse visible, l'élevage du mouton, et aussi d'assez beaux bœufs aux cornes gigantesques.



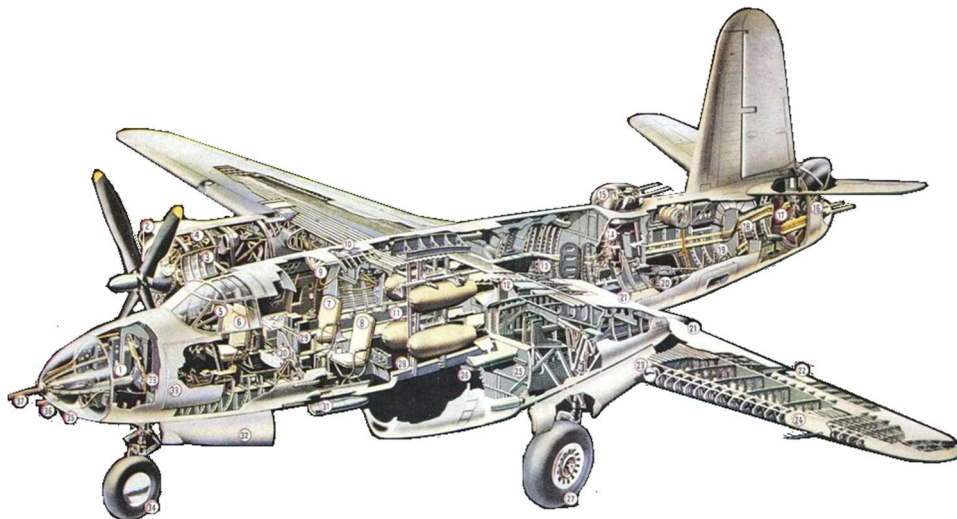
Terrain de Villacidro (piste de 152 m sur 1 829 m rallongée ultérieurement de 300 m).

Les routes poussiéreuses de la vaste plaine où se trouve Villacidro étaient bordées de soldats italiens dépenaillés, qui avaient pour seule tâche de ramener au milieu la poussière que les véhicules automobiles en écartaient sans cesse. Le dimanche, j'étais allé à Villacidro même, petite ville tassée au flanc d'une colline maigrement boisée, dans une église aux murs bariolés de couleurs violentes, à la messe dite par un curé italien rondouillard pour des paysans tout en noir et des paysannes en mantille et aux robes violemment colorées. À mon retour, les vols reprirent un peu à Châteaudun, car nous avions maintenant des pièces de rechange et quelques avions de plus, bien que ces derniers ne fussent toujours pas brillants. Nous en perdîmes d'ailleurs deux presque tout de suite, l'un ayant dû être posé sur le ventre dès le départ, par suite d'une panne d'hélice, et l'autre ayant touché du plan et pris feu au même moment. Heureusement, dans chaque cas et

par miracle, les équipages s'en tirèrent avec des égratignures. Le 5 juin, nous apprîmes avec joie la prise de Rome et aussi, par un des officiers chargés de la sécurité de Constantine, que l'on venait de capturer à un barrage routier près de Bordj-bou-Arreridj, quelques Allemands rescapés de la campagne de Tunisie et qui avaient réussi à parcourir près de 1 000 kilomètres et à vivre jusque-là dans un camion qu'ils avaient capturé à une unité du train des équipages.

Nos vols étaient plus fréquents et, surtout, avec un plus grand nombre d'avions à la fois, les Américains nous ayant livré un certain nombre d'avions réformés de première ligne mais bons pour l'entraînement. Le 6 juin au matin, en tête d'un vol de groupe de six machines, je survolais l'oasis de Bou-Sciada, dans la brume de chaleur, lorsque mon radio capta la nouvelle du grand débarquement de Normandie que nous attendions avec impatience depuis plusieurs semaines. Dans les semaines qui suivirent, en dehors de nos longs vols groupés sur l'Aurès et les étendues désertiques du sud algérien, nous étions naturellement littéralement " pendus " aux nouvelles et notre impatience d'aller prendre part à la bataille était grande. Aux environs du 30 juin, nous perçûmes enfin 16 avions tout neufs, arrivés directement des USA par la voie des airs, ainsi que le reste de notre matériel, et nous pûmes enfin voler sur autre chose que des machines poussives et souvent déréglées. Je fis, avec mon nouvel avion d'armes, le 7 juillet, un dernier voyage avant notre départ, à Alger, atterrissant au terrain de Boujarik par une chaleur torride. J'y appris que Masson venait d'arriver à Londres avec son frère et y avait succédé à Berroeta à la direction du poste. Je fis également une visite aux René Maire, le jour je crois bien de la communion solennelle de leur fille Madeleine.

Notre départ sur notre base opérationnelle, dont nous ne savions pas si ce serait la Sardaigne, la Corse ou quelque part près de Rome, était sans cesse retardé par suite de l'absence des bateaux nécessaires pour transporter les échelons roulants. Finalement, nous apprîmes le 18 juillet que notre transport s'effectuerait à l'aide d'une noria de D.C-3 et six se présentèrent à Châteaudun le 19 juillet. Le 21, nous étions tous installés, sous la tente, bien entendu, à Villacidro, la Sardaigne ayant été finalement retenue pour être notre base d'opérations.



Martin B-26 Maraudeur " éclaté "

Notes de fin

- (1) Actuellement chef de l'annexe des Mureaux du C.E.V.
- (2) Le mien était un charmant garçon nommé le capitaine Luttrell.
- (3) Je fis également un vol sur le B-25 Mitchell (North American) qui nous servait à remorquer les cibles de tir, entre Biskra et Touggourt. C'était un appareil beaucoup plus agréable pour le pilote et plus maniable que le B-26 Marauder, mais au combat on préférerait finalement ce dernier, beaucoup plus robuste et résistant à la " flak ".
- (4). À ne pas confondre avec le groupe français qui avait deux escadrilles, ou squadrons, tandis que le groupe américain en avait quatre et correspondait à notre escadre de deux groupes.
- (5) Instruction aux équipages données à la salle de renseignement par l'officier de renseignements et ses adjoints, définissant l'objectif, le trajet à suivre, les défenses prévues et la météo,
- (6) Je le retrouvai, par un hasard extraordinaire, colonel commandant la base américaine de Châteauroux en 1966.

Missions de guerre au-dessus de l'Italie et de la Provence

Les premiers jours de notre installation furent consacrés à des questions basement matérielles car, bien entendu, personne n'était prévenu de notre arrivée. Nous étions rattachés provisoirement à la 31^{ème} escadre, commandée par mon ami et ancien le colonel Gelée, et qui comprenait déjà les groupes 1/19, 1/22 et 2/20 " Bretagne ". La 34^{ème} escadre, sous le commandement du colonel Bouvard, devait comprendre les groupes 2/52, 1/32 " Bourgogne " et 4/63 " Sénégal ". Ces derniers n'étant pas encore là, l'état-major d'escadre n'avait pas non plus été constitué. Nous dépendions du 42^{ème} américain, dont l'état-major était à Cagliari, sous les ordres du général Webster, et avant d'être engagés, devions encore effectuer un certain nombre de sorties d'entraînement, comprenant toujours des exercices de bombardement sur les îlots rocheux qui entourent la côte de Sardaigne.

Il fallut aussi nous habituer au vent permanent et à la poussière envahissante, qui recouvrait la plaine absolument dénuée de végétation où nous nous trouvions. On ne pouvait se déplacer qu'en jeep, car les distances entre les avions, soigneusement dispersés, la piste, nos tentes et l'état-major d'escadre, installé au bord de la route dans la seule maison du secteur, qui appartenait aux ponts et chaussées locaux, étaient considérables. Dans les derniers jours du mois, le commandant de Saint-Exupéry, qui était basé au nord de l'île, à Alghero, avec son unité de reconnaissance le 2/33, vint passer quelques heures avec Gelée, qui avait été son chef d'escadrille en 1940. J'eus avec lui une discussion qui dura presque tout l'après-midi, sur le sujet suivant : " Pourquoi, lorsque l'on se regarde, en pied, dans un miroir, voit-on son bras droit représenté par le bras gauche de l'image, et réciproquement, et pas la tête à la place des pieds ? ". On invoqua Riemann, Lobatchevski, Gauss, sans arriver à une réponse satisfaisante. Un ou deux jours après, il partait en mission de reconnaissance sur la France et ne rentra jamais, probablement abattu en mer par un chasseur allemand.

Le 3 août enfin, eut lieu, après toutes ces années d'attente, notre première mission de guerre, le groupe 2/52 fournissant douze avions, en deux " flights " de six, dans une expédition de vingt-quatre avions. L'objectif n° 1 était un pont de chemin de fer près de Turin et, en cas d'impossibilité, un autre près d'Asti. Le décollage se fit vers 4 heures de l'après-midi. Les avions lourdement chargés de quatre bombes de 500 kg chacun, avec

six heures d'essence, roulèrent deux kilomètres (1) et, après une manœuvre de rassemblement qui, après trois larges virages autour du terrain, nous regroupa tous, nous prîmes en formation la direction de la Corse, nous élevant doucement et, à l'île Rousse, nos huit " Spitfire " d'escorte nous rejoignirent. Jusqu'à la côte italienne, franchie vers 4 000 mètres à Mossegia (2), le temps était beau, mais de gros nuages d'orage couvraient la plaine du Pô et les collines environnantes. Après pas mal de zigzags, on finit quand même par apercevoir, entre les nuages, le pont d'Asti, sur lequel mon " Flight " lâcha toutes ses bombes, dont nous entendîmes quelques instants plus tard crépiter les explosions. Les autres " Flights " le manquèrent et atteignirent une grande bâtisse voisine, ce qui fit que, le soir, Bucaille, qui était un des bombardiers leaders, fut accusé d'avoir démoli la coopérative agricole d'Asti.

Le retour s'effectua sans incidents, par le même itinéraire qu'à l'aller. Après le passage de la côte italienne, nous nous débarrassâmes des casques métalliques et des gilets blindés anti-flak qu'il était obligatoire de revêtir en territoire ennemi. Au même moment furent ouvertes les bouteilles " Thermos " qui, réglementairement, auraient dû contenir de la limonade synthétique mais avaient, au lieu de cette mixture, de la bonne anisette directement ramenée d'Algérie, et nous trinquâmes, dans chaque avion, à cette première mission effectuée, les



Martin B-26 Marauder (© ECPA)

copilotes (Pascal pour moi) tenant les commandes jusqu'au retour. Quelques instants avant notre atterrissage, au crépuscule, à 20 h 30, la prise de Rennes par l'armée américaine fut entendue à la radio. En principe, les équipages ne devaient voler qu'un jour sur deux, sauf exceptionnellement en période de crise et, le lendemain, j'allai donc me baigner à la plage de Cagliari pendant que six avions du groupe, sous la direction du commandant en second, le brave mais peu habile commandant de Gaillard, allaient attaquer un objectif dans l'arrière-pays niçois. Malheureusement, là aussi, le temps était couvert. Au-dessus des montagnes, les six avions du " Flight " entrèrent dans un nuage, à très faible vitesse sans doute, et le dernier avion ne fut pas revu. On le retrouva, six mois plus tard, écrasé sur un pic à 2 800 mètres d'altitude. L'équipage, commandé par le capitaine Cartier, avec les lieutenants William et Marini, l'adjudant-chef Bertrau, les sergents chefs Perrier et Donato, était l'un des meilleurs et nous manqua beaucoup à tous points de vue.

Le 6 août, la 31^{ème} escadre mit en l'air 36 avions, qui se joignirent après une habile manœuvre de rendez-vous avec 36 avions américains, partis de Decimomannu, terrain voisin de Villacidro où cinq pistes parallèles permettaient des décollages à cinq avions en ligne et un rassemblement des flights, en vol, beaucoup plus rapide. Notre objectif était le pont de chemin de fer sur le Rhône à Arles, pendant que 72 autres avions, tous américains ceux-là, attaquaient le pont de Tarascon. 48 avions de chasse Republic P-47 " Thunderbolt " nous escortaient, si bien que le ciel autour d'Arles était littéralement obscurci par les avions. Je menais un des derniers " Flights ", position peu enviable car on y subit, multipliée énormément, tous les à-coups dus aux moindres changements de vitesse ou de cap des avions de tête. Le pont attaqué fut pulvérisé par les avions de tête. Nos bombes cependant avaient explosé dans ce qui nous avait paru un terrain vague voisin. Nous apprîmes deux mois plus tard, par une enquête faite avec prudence sur place, que ce lieu était le cimetière et que toute la D.C.A. allemande qui s'y trouvait y avait été pulvérisée (3). Il y eut très peu de dégâts sur les maisons environnantes, grâce à la concentration et à la précision du tir. C'était la première fois que nous revoyions la France depuis 1942...

Tous les avions rentrèrent sans incidents. On parlait de plus en plus d'un débarquement dans le sud de la France et nos missions des jours suivants furent presque toutes consacrées à des objectifs situés sur les îles qui bordent la Côte d'Azur et sur la presqu'île de Gien. Le 14 août, après une telle mission, nous reçûmes l'ordre de nous transporter à Alghero, avec nos avions chargés, ce qui n'était pas très commode car la piste était plus courte et moins dégagée que celle de Villacidro, et les atterrissages à 240 kilomètres à l'heure, presque dans l'obscurité, furent parfois scabreux. Le dernier avion à atterrir (une chance) cassa sa roue avant dans un atterrissage trop dur et son nez avant frottant sur la pierre provoqua un véritable feu d'artifices sans malheureusement. Nous devions décoller de nuit pour attaquer au petit jour la plage de Cavalaire. Le grand jour du débarquement du Midi était arrivé ! Un " briefing " de dernière minute nous avait appris que 3 000 navires

et 2 000 avions ainsi que 12 divisions françaises étaient engagés dans l'opération, sur un front s'étendant à peu près de la presqu'île de Gien à Saint-Raphaël.



Martin B-26 Marauder (© ECPA)

La nuit, passé sur des paillasses dans un hangar, fut courte et bercée constamment par le bruit des avions patrouilleurs. On mit les moteurs en route vers 5 heures du matin et, juste à ce moment, le brouillard pour la première fois de l'été tomba sur le terrain et y resta jusque vers 10 heures. Nous apprîmes à ce moment que Cavalaire avait été pris, pratiquement sans combat et qu'il fallait rentrer aussitôt à Villacidro pour y être prêts à une autre

mission. Arrivés là, les bombes relativement légères furent déchargées et remplacées par des bombes plus lourdes pour la mission de l'après-midi. Celle-ci consistait à attaquer, avec 36 avions français menés par le GBM 1/22, deux ponts jumelés près de Sisteron, sur une route de repli possible des Allemands. 36 avions américains, partis de Decimomannu devaient conjuguer leur attaque avec la nôtre. Jusqu'au dernier moment, les moteurs déjà en route, ordres et contrordres se succédèrent pour le sens de l'attaque, si bien qu'au moment où nous nous présentâmes sur l'objectif, les trappes de lance-bombes ouvertes, nous nous trouvâmes nez à nez avec la formation américaine qui arrivait en sens inverse, à la même altitude ! Tous les avions de mon groupe refermèrent leurs trappes et dégagèrent dans tous les sens. Ce fut un miracle s'il n'y eut pas de collisions, mais certains avions, américains je crois, ayant quand même lâché leurs bombes, la ville de Sisteron fut gravement endommagée, sans que l'objectif fût atteint.

Rentrant individuellement et l'œil quand même au guet pour les avions allemands qui auraient pu nous attaquer (il n'y en avait pas), nous pûmes voir, devant Saint-Raphaël, une flotte imposante, rangée comme à la parade à proximité du rivage, où le calme le plus absolu semblait régner. Les jours suivants, les missions furent beaucoup plus dures. On craignait, en effet, les fortes batteries côtières installées près de Toulon, objectifs ponctuels, très difficiles à atteindre et défendus par une D.C.A. à base de canons de 88 mm très puissante et précise, contre laquelle nos lourds "Maraudeur", volant en groupe toujours à la même vitesse et à la même altitude, constituaient une proie facile. Leur seul atout était leur grande solidité, qui ne les rendait guère vulnérables qu'au coup direct. Le 18 août, après être passé dans un véritable mur d'obus, je vis un avion du 1/19 devant moi perdre soudain de l'altitude en fumant, puis piquer vers la mer. Quatre parachutes furent aperçus ouverts, mais on ne revit jamais personne de l'équipage tombé en mer. Il avait à bord comme passager le lieutenant Billecard, avocat connu d'Alger et aide de camp du général Bouscat, qui était venu, selon l'usage des états-majors, gagner une croix de Guerre. Il n'y gagna même pas, le pauvre, une croix de bois. J'avais, quant à moi, à mon bord, le général Rignot, inspecteur du bombardement (4), qui se conduisit fort dignement pendant cette expédition d'où tous les avions revinrent touchés.

La mission du 19, à laquelle je ne participais pas, fut plus dure encore. Un seul avion du groupe rentra directement à Villacidro. Les autres s'étaient traînés jusqu'en Corse et l'un avait atterri à Saint-Raphaël, le premier des Maraudeurs, incidemment, à atterrir en France. De plus, l'avion piloté par le capitaine Lasnier-Lachaise et à bord duquel avait pris place le colonel Lager, qui avait remplacé de Gaillard muté à la suite de l'incident du 4 août, et le lieutenant-colonel Bouvard, qui venait de prendre le commandement de la 34^o™ escadre, avait été abattu en flammes. On avait bien vu des parachutes, mais personne n'avait pu les compter et on se demandait si jamais on les reverrait. Comme nous devions retourner, sous ma direction, le 20, sur cet objectif de malheur, je décidai d'employer une nouvelle tactique, en venant de plus haut et en piquant fortement juste avant le bombardement de façon à faire notre visée et notre largage à une vitesse nettement plus élevée que d'habitude et en agissant par paquets de trois avions, moins vulnérables que ceux de six ordinairement utilisés.

Le lieutenant-colonel Robinson (5), notre officier de liaison américain, prit place à mon bord pour observer la manœuvre, qui eut l'air de réussir car la D.C.A. tira derrière nous et notre tir encadra les tourelles de 380 (6). Nous n'eûmes que trois avions légèrement touchés, au lieu de dix-sept la veille. Toulon étant tombé, sur ces entrefaites, nous reprîmes nos exercices sur l'Italie du Nord où nous eûmes encore, pour l'attaque d'un pont dans les Apennins, une séance désagréable avec des batteries de D.C.A. qui nous encadrèrent pendant

près de dix minutes, qui nous parurent des heures, pendant que je faisais zigzaguer ma formation pour les éviter et dérégler leur tir qui, effectivement, ne nous fit pas grand mal. Notre moral fut rehaussé considérablement par la nouvelle de la prise de Paris, qui fut bruyamment fêtée et l'annonce du repli du gouvernement de Vichy à Belfort, où il ne fit d'ailleurs que passer avant d'aller achever de se décomposer à Sigmaringen.

Le 25, au cours d'un bombardement près de Bologne, le genou de mon copilote Pascal détourna, sans autre dommage qu'une grosse contusion, un éclat de D.C.A. qui, sans cela, me serait probablement arrivé dans la figure, et, le 27 au matin, nous fîmes le fameux bombardement sur l'île de Ratonneau, près de Marseille, où j'avais Bucaille pour bombardier et où l'objectif, une batterie, fut couvert de façon tellement précise par nos bombes que le commandement américain déclara, dans son communiqué journalier, que c'était un des plus beaux bombardements de la guerre ! Au retour, nous eûmes la joie de retrouver, au complet, Bouvard et son équipage, qui avaient pu rejoindre la côte à la nage, avaient été faits prisonniers et enfermés dans un des forts de Toulon, dont la garnison, terrorisée par les F.F.L, s'était finalement rendue à eux et mise sous leur protection. 400 hommes et un drapeau, tel fut leur butin.

Bombardement (© ECPA)



On parlait maintenant de notre départ pour la France car, les Allemands reculant partout, nos objectifs possibles s'éloignaient de plus en plus. Cependant, nous continuions à pilonner les ponts du nord de l'Italie, dans la plaine du Pô. À part une D.C.A. de plus en plus sporadique, nous n'aperçûmes qu'une fois des avions de chasse ennemis : ils étaient rangés au sol, sur un terrain près de Livourne. Le 6 septembre eut lieu à Decimomannu une grande prise d'armes franco-américaine, menée par le général Webster et le général Rignot, avec une remise de décorations et, pour finir, un défilé américain avec des évolutions à la fois compliquées et précises, comme ils les aiment. Quelques officiers italiens assistaient aussi à la fête... Un ordre de départ pour la France fut reçu le 12 septembre et aussitôt annulé par un contrordre remettant le départ à une dizaine de jours. J'en profitai pour prendre une petite détente, en allant visiter Naples et Rome avec le vieux " Marauder " désarmé qui nous servait d'avion de liaison. Je savais aussi que je n'en avais plus pour longtemps à la tête du groupe car cela faisait plus d'un an que j'y étais et je venais d'être nommé lieutenant-colonel.

Le 13 au matin donc, avec mon équipage habituel (7) augmenté du père Bouchet et de Bucaille, nous allâmes d'abord à Naples, ville animée, sale, pas encore bien remise des bombardements et où le marché noir sévissait. Nous allâmes y visiter, dans une vieille bâtisse grouillante de mioches dépenaillés, une de ses grosses têtes pour lui passer une importante commande de soieries et d'objets de toilette à prendre à notre retour. Nous atterrîmes en fin d'après-midi à Marcegiano, au bord du Tibre, à treize kilomètres à l'est de Rome et eûmes la chance d'y trouver une camionnette américaine qui nous amena en ville. Nous longeâmes au passage l'amas de ruines qu'était l'ancien aéroport du Littorio et ce fut ensuite un quartier de belles villas, la plupart d'ailleurs cachées derrière de hauts murs, d'un ton ocre chaud, d'où dépassait la sombre verdure de leurs parcs. J'allai me présenter au commandant français de Rome, que je connaissais d'ailleurs déjà car c'était le général Lecouteux, adjoint de mon ami le général du Vigier. Il était installé dans un beau palais de marbre et nous fit appeler un fiacre réquisitionné pour nous faire conduire à notre hôtel, le Piazza, un des plus beaux de Rome, sur le Corso Humberto où les Français avaient succédé aux Allemands.

J'y pris possession, en tant que " le plus ancien dans le grade le plus élevé ", d'un magnifique appartement au premier étage, dont le confort me changea bien agréablement de la rusticité à laquelle nous avons bien dû nous habituer depuis tant de mois. Mes compagnons étaient, eux aussi, bien logés et, nous rendant au bar très élégant de l'hôtel avant dîner, nous eûmes la surprise d'y trouver un de mes camarades de promotion, l'artilleur Boullier (8), qui nous expliqua que, gouverneur de l'île d'Elbe, il avait ressenti le besoin de visiter le continent et avait fait charger sa voiture de fonction, une Fiat 500 (en France, Simca 5), sur un voilier et avait débarqué à Civita-Vecchia. Nous utilisâmes d'ailleurs cette voiture qui était décapotable, si bien que, des quatre

passagers, les deux plus grands s'asseyaient simplement à l'extérieur, pour visiter Rome et ses environs. Nous eûmes le temps d'aller à la voie Appia, au Colisée, au Palatin et aux catacombes de Saint Calixte.



Martin B-26 Marauder du GBM 2/52 au-dessus de l'Italie (© Maurice Cronier)

Après avoir visité la basilique Saint-Pierre, nous assistâmes à l'audience pontificale réservée aux troupes alliées. Nous y étions dix Français pour, peut-être, mille Américains et Américaines. Je me souviens d'une grosse femme sergent secouant vigoureusement la main que le frêle Pie XII lui tendait pour qu'elle en baisât l'anneau. En tant que Français, nous eûmes d'ailleurs droit à une véritable audience particulière. Il fallut quand même quitter toutes ces belles choses et, après un court arrêt à Naples pour y prendre livraison de nos commandes, et un survol de Capri noyée dans la brume pour Bucaile qui y avait fait son voyage

de noces, nous retournâmes à nos tentes et à notre poussière où, d'ailleurs, nous ne restâmes plus bien longtemps. Nos voisins américains étaient déjà partis pour la Corse et nous avions le sentiment d'être un peu abandonnés sur notre terrain où d'ailleurs nous ne volions plus guère car le temps se gâtait. On faisait les bagages, préparait le matériel lourd pour sa traversée maritime, et surtout nous écoutions sans cesse les nouvelles à la radio. La dernière mission du groupe, sans histoire, sur l'Italie fut effectuée le 28 septembre et, le 29, j'eus la Joie d'aller enfin poser mes roues à Istres, en vue d'une liaison préparatoire à notre installation là-bas. Nous aperçûmes, au passage, près de Saint-Raphaël, les planeurs qui parsemaient encore les champs et, à Istres où soufflait le mistral, sous un ciel éclatant, nous pûmes voir les traces toutes fraîches des bombardements et des destructions opérés par les Allemands avant leur départ.

J'allai avec Pascal passer la nuit dans la propriété habitée par sa mère, vieille dame fort digne, à Sainte Réparate, dans la vallée de la Durance. Pascal nous avait bien recommandé de soigner nos façons car nous dit-il, sa mère était " très vieux jeu ". Il fut donc le seul à lâcher un gros mot au cours du repas, ce dont la bonne dame n'eut pas l'air de s'apercevoir. J'eus le temps également de faire un saut jusqu'à Aix dans une voiture prêtée par les F.F.I (9) locaux, pour y dire bonjour à mon camarade Lecarme et, le 4 octobre, vingt-deux mois et demi après mon départ clandestin de ce terrain, je revenais m'y poser, cette fois définitivement, à la tête du 2/52, et après un défilé à basse altitude, en vol de groupe serré et impeccable sur Toulon et Marseille. Je fis d'ailleurs presque aussitôt un aller et retour rapide à Alger, pour aller y chercher mes gros bagages que j'avais laissés chez les René Maire, et des documents du S.R. que devait accompagner le commandant de La Chênelière.

Le voyage aller se passa bien, à 400 mètres sous un plafond de nuages continus. Au retour, le lendemain, par contre, cela faillit mal se terminer car je trouvai sur la Méditerranée du nord un orage énorme, mais prévu par la météo, qui m'obligea à me rabattre sur l'Espagne et, à partir de Béziers, à voler de plus en plus bas, au milieu des éclairs et d'une pluie diluvienne. Heureusement, alors que je venais de faire passer tout mon équipage à l'arrière, par crainte d'être obligé de faire un atterrissage train rentré sur la plage des Saintes Maries, une éclaircie apparut dans un coin à gauche. Je m'y précipitai et, après m'être épouvantablement fait secouer au sortir du grain, je me posai à Istres dont les pistes ruisselaient encore sous le soleil revenu.

Notes de fin

- (1) La piste avait été allongée de 300 mètres depuis mon accident du 9 mai.
- (2) Seul point de toute la côte de la frontière française à Rome où les Allemands ne mirent jamais la D.C.A., si bien que c'était le point de passage obligé de toutes les formations qui allaient sur l'Italie et en revenaient.
- (3) Réflexion entendue sur place : " On se doutait bien que c'était des Français pour avoir réussi un si beau coup ! "
- (4). Mort d'un cancer au début de 1948.
- (5). Disparu en mer, un mois plus tard, au cours d'un banal vol de liaison entre Istres et la Corse.
- (6). Nous pûmes constater, quelques jours plus tard, qu'elles étaient effectivement hors de service.
- (7). Pascal, Wattime, Gourriou, Nicolas et Pérez.
- (8) Cote géante de notre promu (1,95 m), mort en 1969.
- (9) Forces Françaises de l'Intérieur.

Mission M.I.S.T. - Evaluation des Messerschmitt Me-262, Dornier Do-335 et Gloster Meteor F Mk.III

Mon premier soin, naturellement, fut d'essayer de prendre contact avec les miens.

Dès le lendemain, je pris un avion pour me rendre à Villacoublay, mais toute la France, au nord de Lyon, était dans le brouillard et je dus faire demi-tour. Il fut donc décidé de partir en voiture. Bouvard avait réquisitionné une magnifique " Bentley " qu'un riche Parisien avait réussi à camoufler aux Allemands dans son " mas " des environs de Saint-Rémy. Elle fut chargée de nos bagages et, le 10 octobre au matin, nous prenions Bouvard et moi la route de Paris. On ne pouvait pas aller vite car la chaussée était défoncée, encombrée de convois militaires et, vers Montélimar, bordée pendant des kilomètres des carcasses incendiées laissées là par les troupes allemandes en retraite sans cesse mitraillées par l'aviation alliée (1). À partir de Lyon, la pluie se mit à tomber et ne cessa guère jusqu'à Paris. Je laissai Bouvard boulevard saint-Germain, chez des amis où sa femme et ses enfants étaient installés, et pris, vers 10 heures du soir, la route de Versailles, à travers le bois de Boulogne complètement désert et obscur.

Je restai donc quelques jours à Versailles et revis, à Paris, beaucoup de mes amis ou de ceux qui, sans que je les connaisse, avaient été en rapport avec moi, comme Alexandre de Saint-Phalle, dont je fis la connaissance au cours d'une soirée rue du faubourg Saint-Honoré, au Cercle Interallié dont il avait provisoirement en main les destinées. Je repartis ensuite à Istres, pour y préparer le mouvement que nous devions faire finalement sur Lyon et qui s'effectua, le 11 novembre, par un temps gris, humide et froid comme il se doit. Le terrain de Lyon n'était absolument pas adapté pour nous recevoir. La piste était trop courte et, surtout, il n'y avait pratiquement pas d'installations au sol où la circulation était très difficile, les avions s'enlisant continuellement. De plus, en cette saison, les circonstances atmosphériques n'étaient guère favorables à nos pauvres " Maraudeur " qui étaient des avions de beau temps. Je me rendis avec Bouvard en voiture à Besançon où se trouvait l'État-Major dont nous dépendions et qui n'avait guère idée de nos difficultés. Nous passâmes par Arbois que je n'avais pas vu, je crois, depuis 1919. J'eus du mal à y arriver, car les routes étaient couvertes de neige fraîchement tombée et il était tout juste possible de passer. À mon retour de Lyon, j'appris que j'étais désigné comme chef du 5^{ème} bureau (programmes) à l'État-Major général de l'Air, réinstallé boulevard Victor et que Bouvard, nommé premier sous-chef, y serait mon chef direct.

Vers le 25 novembre donc, après des adieux touchant au 2/52, et avec Bucaille affecté comme moi à l'État-Major (2), nous prenions la route de Paris et Versailles où je me réinstallai définitivement et d'où je n'ai plus bougé depuis. À l'État-Major, où je me présentai le lendemain, tout était à faire mais, heureusement pour moi, l travail que j'avais à faire était de longue haleine et m'intéressait beaucoup. Il s'agissait en fait de définir les matériels sur lesquels seraient basée la future Armée de l'air, dont nous sentions instinctivement qu'elle serait très différente de celle que nous avions connue. Il fallait aussi, plus prosaïquement, nous organiser pour pouvoir travailler. Le chef de l'État-Major général, le général Vallin, nous laissait à Bouvard et à moi toute notre initiative. J'avais trouvé déjà un collaborateur qui me fut tout de suite précieux pour l'organisation de notre vie matérielle ; le commandant Loizillon, chargé des transmissions, connaissait tout le monde et toutes les ficelles de l'administration. Il nous aida à nous procurer des voitures, de l'essence, des bureaux convenablement meublés, le téléphone, et réussit même à faire affecter au mi brave chauffeur, le caporal Labergerie qui, je crois, y est encore !

Je repris aussitôt contact avec les services techniques, où je retrouvai beaucoup d'amis, et les constructeurs d'avions et de moteurs, où j'étais également en pays de connaissance. Notre première tâche fut, avant de penser plus loin, d'essayer de tirer parti de ce que les Allemands avaient laissé en France comme fabrications organisées, en particulier les Ju-52 de transports qui rendirent plus tard tant de services. Le ministre de l'Air, M. Tillon, un communiste de vieille roche, mais qui fut un très bon ministre, poussait beaucoup à cette politique qui avait l'avantage de l'économie et de maintenir en place le potentiel industriel, bien faible il est vrai, qui nous avait été laissé. Il fallait aussi examiner tous les projets qui avaient été élaborés dans la clandestinité, et je passai beaucoup de temps à ce travail qui fut souvent bien décevant, car tous ces travaux, faits loin des réalités et sans la sanction de la réalisation et de l'expérience, étaient souvent bien médiocres, mais il ne fallait pas décourager tous les braves gens qui s'y étaient mis.

L'hiver 1944-45 fut très dur. Les Champs-Élysées furent sous la neige pendant trois semaines et l'on y faisait même du ski. Le chauffage était rare. L'électricité disparaissait souvent, mais on supportait tout cela allègrement, car on sentait toute proche la fin de la guerre. Le dernier sursaut des Allemands dans les Ardennes n'inquiéta guère que les pessimistes professionnels qui se voyaient déjà faisant leurs valises et, lorsqu'enfin vint le printemps (il neigea encore le 1^{er} mai), on vit bien que c'était fini. J'avais préparé la mise en place, en Allemagne, d'organismes spéciaux dédiés à la recherche du renseignement technique, et la M.I.S.T. (3), sous la direction du capitaine Mirlès et Genty, m'était directement rattachée. Ses équipes suivaient de près, et parfois même devançaient, les troupes alliées. C'est ainsi qu'elles réussirent la sensationnelle capture du professeur Messerschmitt et de toutes les caisses qui contenaient les fruits de ses travaux et de ceux de son bureau d'études. C'était en zone américaine. Il fallut organiser un véritable " commando " pour mener tous ces documents à Paris, mobiliser les élèves de l'École Polytechnique, pour les dépouiller et les microfilmer, avant de les rendre aux Américains en leur faisant croire qu'eux seuls avaient jamais vu ces documents !

L'opération fut parfaitement réussie et tous ces documents me servirent énormément pour la mise sur pied des programmes auxquels je pensais.



Nord 1000 l'Italie (© DR)

Je me rendis pour la première fois en Allemagne, le jour même - je crois - de la capitulation. Le but de mon voyage était de rendre visite, accompagné de Pascal, à mon ancienne unité, le 2/52 qui, après un hiver à Lyon, était basé maintenant sur le terrain de Mengen, derrière la Forêt Noire près de Karlsruhe. Partis le 7 à bord d'un Nord 1000 de liaison (ex-Messerschmitt Bf-108), nous fîmes d'abord escale à Strasbourg, où le groupe de chasse local, équipé de Republic P-47 D " Thunderbolt ", venait de rentrer de sa dernière mission de la guerre où,

d'ailleurs, rien ne s'était passé. On me fournit les cartes nécessaires et je pus aller à Mengen, survolant au passage la ville de Pforzheim, entièrement rasée par les bombardements, et Karlsruhe bien abîmée. Le terrain de Mengen est sur un plateau isolé et servait de terrain d'essais à Dornier pour ses bimoteurs de chasse, Do-335, qui étaient amenés là de Friedrichshafen pour y être montés et essayés en vol. Un certain nombre d'entre eux, épaves ou avions non terminés, se trouvaient encore dans les alvéoles qui entouraient le terrain. J'en fis mettre un à part, qui me paraissait presque terminé, et le fit rentrer dans un hangar avec l'idée de le faire finir en France pour l'essayer ensuite, car c'était techniquement le bimoteur, en tandem, le plus " avancé " qui existait à ce moment.

Je me livrai ensuite au plaisir de retrouver mes anciens compagnons d'armes. Le groupe était commandé par le gentil commandant Bigot (4) et son état-major occupait le vaste château des rois de Wurtemberg. J'y occupai pendant deux nuits une vaste chambre, dont les murs étaient couverts de photographies jaunies du roi Louis-Philippe et de sa famille : sa fille, en effet, avait épousé le roi de Wurtemberg. Le 8 mai 1945, jour de la capitulation, j'allai en voiture jusqu'à Friedrichshafen. Les routes étaient couvertes de convois de prisonniers et, dans les villages qui, eux, étaient à peu près intacts, les paysans se précipitaient à la " Kommandantur " française pour y apporter spontanément leurs postes de radio, au grand amusement des officiers français. Le lendemain, nous rentrâmes directement à Paris et, dans les semaines qui suivirent, je m'occupai de faire transférer à Lyon le Dornier récupéré pour l'y faire compléter et en faire moi-même les essais.

Messerschmitt 262.

Auparavant, je fus invité par l'armée américaine à faire un vol sur le terrain de Melun Villaroche avec un Messerschmitt 262 qu'ils avaient récupéré. Ce vol eut lieu le 16 juin 1945. J'étais, je crois, un de tout premiers pilotes français à piloter un avion à réaction. J'y fus relativement à mon aise bien qu'assez impressionné car la machine se pilotait un peu comme un Marauder. À l'atterrissage, cependant, un frein me lâcha et je m'arrêtai de justesse dans les broussailles qui étaient en bout de piste, sans dommage d'ailleurs pour la machine qui fut ensuite livrée au Centre d'Essais et y accomplit une carrière assez longue. Quelques jours auparavant, j'avais accompagné à Lyon le ministre Tillon venu inspecter l'Arsenal, où se complétait le prototype V.B.10, et haranguer les ouvriers pour qu'ils travaillent plus et mieux. À déjeuner, M. Herriot,



le grand homme de Lyon, était à sa droite, et j'étais en face d'eux. Ils eurent une discussion courtoise mais vive, et où chacun resta sur ses positions, sur le fait de savoir si le gouvernement était mieux assuré avec une assemblée ou avec deux. Tillon, naturellement, tenait pour une, et Herriot, vieux républicain radical, pour deux.

Je me rendis le 28 juin avec Pascal à Saint-Dizier, à bord d'un Morane 500 (ex-Fieseler Storch). Le 2/52 venait de s'y installer, de retour d'Allemagne, et je remis la Légion d'Honneur au capitaine Boustert, ancien observateur du groupe dont la jeep avait sauté sur une mine et qui y avait laissé ses deux jambes. En juillet, je fis en avion jusqu'à Colmar, et par la route depuis, un voyage très intéressant. La M.I.S.T. était maintenant installée dans une très belle villa sur les bords du lac de Constance, à Lindau. J'y avais une chambre réservée en permanence et ils disposaient de nombreuses voitures (5). Le capitaine Genty, venu m'attendre à Colmar, me fit visiter une station d'essais de V2, perdue dans les forêts entre Sigmaringen et le lac de Constance, et où des installations toutes neuves et intactes, qui nous parurent cyclopéennes, avaient été récupérées par la M.I.S.T. Nous allâmes ensuite par le col de l'Arlberg à Innsbruck dont les environs étaient parsemés d'avions, la plupart à réaction (Messerschmitt Me-262 et Heinkel He-162) écrasés dans les champs ou sur le petit terrain au bord de l'Inn, et où nous visitâmes, pour y chercher - et trouver - une pièce de rechange dont nous avions besoin pour une de nos voitures, un immense dépôt de véhicules, rangés impeccablement, où je me souviens encore d'une magnifique Rolls P.II, carrossée en décapotable et dont on s'était borné à couper les fils de bougie, et d'une 8 cylindres Austro-Daimler transformée en ambulance. Nous y fîmes réserver et sortir une superbe Maybach toute neuve et intacte dont le général Vallin se servit longtemps par la suite.



Poste de pilotage (© NASM)

Paul Badré aux commandes du Messerschmitt Me 262A-1a/U3 Werk Nr 111367 le 16 juin 1945 à Melun-Villaroche (Collection Jean Badré). Cet avion de la Luftwaffe capturé fut affecté à l'USAAF sous le nom de Watson's Whizzers " 333 ", puis baptisé du nom d'une femme " Feudin 54th A DSq ", " Pauline " et enfin " Deeloverly ".

Dornier Do-335.

Deux jours après mon retour, je fis un vol sur un des Yak 3 de l'escadron Normandie-Niemen, qui se trouvait basé au Bourget. C'était une machine rustique, très maniable et facile à piloter, et qui donnait l'impression curieuse de s'arrêter pile ou de bondir en avant quand on fermait et ouvrait les gaz. Le 7 août, prévenu que le Dornier était prêt, je me rendis à Lyon avec un Nord 1000 et y fus accueilli par mon camarade Degurse, qui commandait là un groupe de transport équipé de Beechcraft. Il ne me fut pas possible de faire de vraies " lignes droites " et encore moins des " sauts de puce " sur la machine car la piste était trop courte et, au sol, les moteurs chauffaient beaucoup. Je fis cependant essayer dans le hangar le siège éjectable " Heinkel " qui était sur la machine. La violence de son départ m'impressionna et aussi le fait qu'avant de s'en servir, il fallait larguer, à l'aide de petites charges explosives, la conduite intérieure et... l'hélice arrière ! Montant au terrain de Lyon-Bron le 8 au matin, je lus dans le journal l'annonce de la bombe atomique d'Hiroshima avec des commentaires délirants.

Je m'installai dans l'avion, mis en route les moteurs et roulai vers la piste, mettant aussitôt les gaz avant que les moteurs n'aient le temps de bouillir. Arrivé presque en bout de piste, et alors que le commençais à trouver le temps long, l'avion qui jusqu'alors ne répondait absolument pas à mes sollicitations, décolla soudain. Je rentrai le train, montai à 1 000 m, et fis quelques tours de pise pour me familiariser avec l'engin dont les caractéristiques de vol étaient normales, bien que la profondeur ait une grande inertie et que les commandes latérales, au contraire, soient très sensibles. Au moment où je venais de décider d'atterrir, de violentes vibrations se manifestèrent soudain et le cockpit se remplit de fumée. Pensant que la transmission arrière

venait de se rompre, ce qui, m'avait-on dit, était un risque sur ce genre de machine, je coupai et étouffai un peu à tâtons le moteur arrière. Rien ne se produisit. Je coupai donc et étouffai le moteur avant. Cette fois, le calme revint et je m'aperçus que je n'avais plus d'indication au badin, car la perche qui portait son antenne avait dû se casser sous l'effet des vibrations. Ayant vu l'essai du siège et me souvenant de Ringway deux ans plus tôt, je ne voulus pas sauter en parachute. Il fallait donc tenter de se poser sur le terrain qui était sous moi, hélices calées. J'appuyai sur le bouton " train ". Trois secousses et il était sorti et verrouillé. J'appuyai ensuite sur le bouton " volets " et ceux-ci sortirent aussi, pendant que je rendais la main pour garder, au jugé, un peu de vitesse. Je dus faire un ou deux changements de direction, et finalement la piste, couverte de grilles métalliques, fut devant moi et je m'y posai impeccablement. Juste à son entrée.



Dornier Do-335 poste de pilotage
(© CEV DGA).

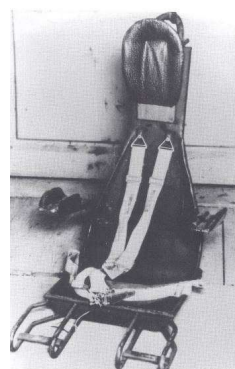


Dornier Do-335 " Pfeil " prototype M-14 (RP + UQ), Lyon-Bron (Août 1945)
(© DR). Le 4 juin 1946, le bimoteur est transporté au CEV à Brétigny où il revole en février 1947.

Je croyais l'affaire bien terminée, mais m'aperçus aussitôt que je n'avais plus de freins, ayant épuisé l'énergie hydraulique des accus à la sortie du train et des volets. L'avion roulait vite et la piste était courte. Tout à coup, une explosion retentit. Un des pneus venait d'éclater et l'avion, sans que je ne puisse rien faire, s'embarqua à droite, quitta la piste et fonda droit sur l'épave d'un " Marauder " abandonnée là depuis quelques mois. Au moment de le heurter, je fermai les yeux, me cramponnant instinctivement. Ne sentant rien, je rouvris les yeux. Le Marauder avait disparu ; il était derrière moi en deux morceaux. Le Dornier était arrêté, l'aile gauche touchant le sol. Je sautai à terre et vis, sur le flanc gauche du moteur avant, un trou béant par lequel on apercevait le vilebrequin et d'où l'huile avait ruisselé sur les pipes d'échappement (moteur inversé), causant la fumée qui m'avait surpris. À ce moment, je fus entouré par les témoins qui s'étaient précipités et qui me dirent qu'il ne s'était pas écoulé plus de trente ou quarante secondes entre l'instant où eux aussi ils avaient vu la fumée et la rencontre avec le Marauder ! Cela m'avait paru beaucoup plus long. La réaction se produisit alors à ce moment. Je devins pâle et fus inondé de sueur. Degurse m'emmena à son bar, me fit aire un bon déjeuner, et le soir je rentrai à Paris avec un Nord 1000, bien décidé à ne plus faire d'essais de prototypes. L'avion fut d'ailleurs facilement réparé par la suite et fit une carrière assez longue au Centre d'Essais, piloté par le capitaine Roger Receveau.



Le bimoteur push-pull Dornier Do-335 " Pfeil " (© DR).
Construit qu'à une trentaine d'exemplaires dont 17 appareils de série, seule une poignée entra en service avant la fin de la guerre. Surnommée le " tamanoir ", la version d'entraînement biplace s'appelait Ameisenbär (Fourmilier).



Siège éjectable à air comprimé Heinkel du Dornier Do-335 " Pfeil " (© DR). Les pilotes de la Luftwaffe furent les premiers à utiliser le siège éjectable au combat.

Je pris, dans le courant de septembre, ma première vraie permission depuis 1939.

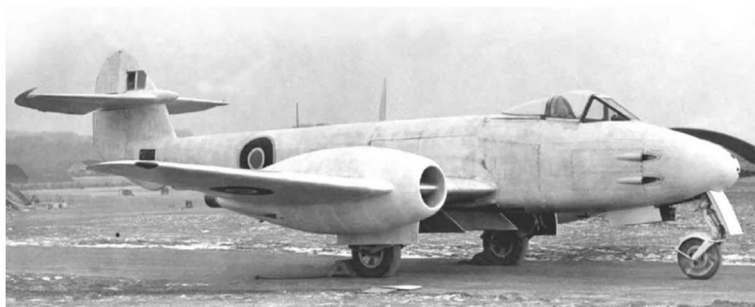
La guerre était maintenant vraiment finie et, compte tenu de tout ce que nous avons appris et apprenions encore, il fallait tâcher pour l'avenir de voir loin. Je me rendis compte tout de suite que le bombardement classique par avions relativement lents et groupés, tel que nous l'avions pratiqué, était fini. Il fut donc décidé Prendre l'air Hors-Série N° 14 - Août 2026

qu'une fois que les tâches de rapatriement (d'Afrique du Nord, en particulier) auxquelles ils étaient utilisés seraient terminées, les " Maraudeur " seraient réformés. Certains des anciens équipages m'en voulurent beaucoup de cette décision, Il n'y en avait pas d'autre raisonnable. Les avions furent remplacés par des Junkers Ju-52, construits dans l'ancienne usine Amiot de Colombes, et qui rendirent des services pour le transport pendant près de vingt ans ! Je fis mettre à l'étude des programmes d'avions à réaction pour toutes les missions de l'armée de l'air, sauf le transport, Pour ce dernier cas, j'eus l'idée de faire faire un avion autour du gabarit des chemins de fer, de façon à pouvoir emmener par air toute charge capable de prendre le train. Ce fut le NC-211 " Cormoran ", qui ne fut pas un succès, faute probablement de moteurs français assez puissants, L'idée cependant ne devait pas être mauvaise, et elle fut reprise par des Américains, dix ou quinze ans plus tard, avec tous les gros transports militaires de Lockheed.

Vers la fin de 1945, je crois, je fus invité à faire une conférence aux polytechniciens sur le développement de l'aviation pendant la guerre. Je pris donc la parole dans le grand amphi de physique, où je m'étais tant ennuyé autrefois et où j'eus le " plaisir " de voir le général commandant l'École, un artilleur comme il se doit, après avoir vaillamment lutté, tomber endormi au premier rang où il était assis ! À cette conférence était venu assister le colonel Watrin, celui-là même qui m'avait annoncé, dix-neuf ans plus tôt, que j'étais reçu, Il mourut, quelques mois après, d'un cancer. Je fus désigné également, en octobre 1945, pour faire partie du Conseil de perfectionnement de l'École Polytechnique, comme représentant l'État-Major de l'Air où, avec Fourquet beaucoup plus jeune, j'étais je crois le seul X. Je me trouvais, au moins de vingt ans, le plus jeune des membres de cette vénérable institution, qui semblait vivre dans un autre siècle, mais faisait cependant quelques timides efforts pour s'ouvrir aux idées nouvelles sous l'impulsion du directeur des études, l'ingénieur général Vignal, Au mois de mai 1946, j'accompagnai en Angleterre le général Bouscat, qui venait de remplacer, comme chef d'Etat Major Général, le général Vallin, nommé inspecteur général. C'était une mission très solennelle. Le seul aspect folâtre en était donné par l'ineffable général Corniglion-Molinié, dont les plaisanteries et les mystifications détendaient toujours l'atmosphère. Je me souviendrai toujours de l'air embarrassé du général Bouscat, qui craignait par-dessus tout de se compromettre au point de vue politique, lorsqu'il le présenta, en grande tenue et coram populo, dans la grande salle à manger du Claridge au comte de Paris qui se trouvait déjeuner là tout seul.

Gloster " Meteor " F Mk.III

Au cours de ce voyage, sur l'invitation de l'aimable attaché de l'air anglais à Paris, qui nous accompagnait, l'Air Marshall Georges, je pus aller effectuer un vol comme pilote sur un avion de chasse anglais à réaction Gloster " Meteor III ", dans une base près de Cambridge. Il se produisit à ce sujet un incident plutôt curieux. Parti de bon matin de Londres dans une voiture de la RAF, et arrivé vers 11 heures à destination, je me présentai au commandant de la base, un jeune wing-commander (6) qui me reçut plus que froidement, me dit qu'il n'avait pas reçu d'ordres de Londres et refusa de téléphoner ou de me laisser téléphoner pour en demander. Je n'avais rien d'autre à faire que de rentrer à Londres, ce que je fis plutôt déconfit. Allant déjeuner, vers 14 heures à Soho, je tombai par hasard sur un restaurant où déjeunait déjà le Marshall Georges. Il me demanda si tout s'était bien passé et, quand je lui eus rendu compte de ma déconvenue, il changea visiblement de couleur et me promit que la situation allait être promptement rectifiée. Je repris la route le lendemain matin, dans les mêmes conditions, et me présentai de nouveau au commandant de la base. Trouvant là un autre officier, je demandai où était l'autre. On me répondit d'un ton négligent qu'il faisait ses Paquets pour les Indes où il venait d'être affecté.



Gloster " Meteor " F Mk.III (© DR)



Poste de pilotage (© Air Britain)

Le vol lui-même fut sans histoire. Le Meteor était un appareil plus facile que le Messerschmitt, si ses performances étaient un peu moins élevées, en tout cas tous ses équipements fonctionnaient beaucoup mieux et donnaient davantage une impression de sécurité. Enfin, toujours au cours de ce printemps 1946, je passai beaucoup de temps, beaucoup trop à mon goût, à une commission dite " Commission de Réparation des Préjudices de Carrière ", destinée à examiner le cas de tous les officiers qui s'estimaient lésés dans leur avancement, soit parce qu'ils avaient été victimes des lois de Vichy contre les Juifs ou les francs-maçons, soit, au contraire, à cause de l'épuration qui suivit la Libération. Comme dans le lot il y avait beaucoup de gens qui essayaient de profiter de l'occasion pour gagner de petits (ou gros) avantages, notre tâche n'était ni facile ni amusante et nous nous fîmes naturellement pas mal d'ennemis. La commission fut d'abord présidée par le général Lasserre, un brave gaulliste près de la limite d'âge et qui, dès qu'il l'eut atteinte, satisfit le rêve de sa vie en commençant ses études de médecine ! Il fut remplacé par le général Davet, dont les tendances étaient assez différentes, ancien chef de cabinet du général Denain, quand il était ministre de l'Air, et auteur de livres sur l'aviation. Les autres membres de la commission, le général Morraglia, les colonels Ginas et Leroy (mon ancien) avaient tous milités dans la Résistance.

La guerre était donc finie et je ne me sentais guère de goût pour continuer une carrière qui, on me l'avait laissé entendre, m'amènerait certes aux plus hauts postes de l'Armée de l'Air, mais avait cessé de m'intéresser. Je pensais donc sérieusement à me reconvertir. L'industrie aéronautique française repartait presque de zéro et avait besoin de monde. L'Armée de l'Air, d'un autre côté, désirait faciliter à ses cadres supérieurs un départ anticipé pour faire de la place, compte tenu des réductions importantes d'effectif dues à la démobilisation. Une loi, dite de dégagement des cadres, venait d'être promulguée et il se trouvait que, du fait de mon âge, je me trouvais juste dans les conditions requises pour avoir, avec le minimum d'ancienneté, le maximum d'avantages ! Enfin, mon ami Raymond Marchal, qui venait de prendre les fonctions de directeur technique de la SNECMA, nouvellement créée par la fusion de Gnome-Rhône et du département Moteurs d'Aviation de Renault, me demandait de venir avec lui comme chef d'un département d'essais en vol, à créer à partir de zéro.

Je me décidai donc à déposer ma demande de départ entre les mains du général Bouscat. Ce dernier poussa d'abord de hauts cris. Je lui expliquai alors que mon indépendance de caractère bien connue se pliait mal d'abord à celui de son chef d'État-Major et successeur désigné, le général Gérardot, que je ne pouvais pas sentir, et qui me le rendait bien, et qu'aussi certains passe-droits que j'avais pu constater dans mon travail à la commission dont j'ai parlé plus haut ne me rendaient pas agréable l'atmosphère régnant dans l'Armée de l'Air, et que je voulais changer d'air, estimant d'ailleurs que mes services dans la Résistance et dans la guerre m'en donnaient parfaitement le droit. Il se rendit à mes raisons et ma demande fut acceptée. Il ne pouvait d'ailleurs faire autrement. Un incident qui se produisit quelque temps après me montra combien j'avais raison.

J'avais dans mon service le commandant Jules Roy, qui me prêtait sa plume pour rédiger les papiers à considérations générales qu'il me fallait bien produire de temps en temps. Il venait d'écrire " La Vallée heureuse ", et l'ouvrage paraissait en feuilleton dans les colonnes du " Monde ". Dès les premiers chapitres, on y trouvait une attaque virulente, mais justifiée, contre un officier qui n'était pas nommé mais que tout le monde connaissait et reconnut, le colonel Bailly, aviateur de bureaux et d'État-Major, et grand ami du général Gérardot. Celui-ci prit feu et flamme aussitôt, colla trente jours d'arrêt de rigueur à Jules Roy et m'infligea un blâme pour avoir toléré qu'un de ses subordonnés, etc. J'avais demandé à être libéré pour le 15 novembre et je ne désirais plus travailler beaucoup pendant l'été. Nous avions loué Bois d'Effre cette fois pour juillet et août, et nous nous y rendîmes avec une voiture dont j'avais fait l'acquisition à Versailles, une limousine Chenard à moteur Ford V8, de 1939, qui était plus spacieuse que la Peugeot 402 L que j'avais eu la chance de retrouver intacte à mon retour en 1944 et que papa m'avait achetée pour remplacer une vieille 201, un peu à bout de souffle, qui lui servait pour ses déplacements et qu'il avait achetée juste avant la guerre.

Cette Chenard avait été rééquipée après la guerre avec un moteur Ford d'un modèle plus ancien, dont les coussinets n'étaient guère solides et dont surtout les deux pompes à eau avaient une forte tendance à fuir, si bien qu'il fallait toujours veiller au niveau d'eau. Il n'y avait naturellement pas de thermomètre. Partant donc avant le 14 juillet sur la R.N.12 avec une voiture bien chargée, ce qui devait arriver arriva, et juste avant Ménil-Brout, il fallut s'arrêter sur le bord de la route, avec un moteur sans eau. Celle que l'on remettait ressortait par le pot d'échappement, indiquant de façon sûre un joint de culasse au moins hors d'usage. Il fallut donc la remorquer à petite vitesse jusqu'à Bois d'Effre où nous arrivâmes en pleine nuit. Je fis réparer tant bien que

mal, car les culasses étaient déformées, la voiture chez (déjà) M. Leprince et en fis l'usage minime pendant ces vacances, me bornant à des promenades à pied ou à bicyclette dans les agréables environs.



Morane 500 (© NASM)

Cependant, j'étais là depuis une dizaine de jours lorsqu'un Morane 500 piloté, je l'ai su après, par Jules Roy vint survoler Bois d'Effre et laissa tomber un message ainsi conçu : " Etes-vous volontaire pour faire une conférence sur l'aviation de bombardement à l'École de Guerre interarmes de Lindau ? signé Gérardot ". Je répondis aussitôt : " je ne suis pas volontaire ". La réponse ne se fit pas attendre et arriva par télégramme : " Vous êtes désigné pour faire la conférence ". J'exigeai alors qu'on vint me chercher et que l'on me ramène en

avion, sans préjudice des jours de permission supplémentaires pour compenser mon temps perdu. Comme le terrain d'Alençon, que j'avais utilisé en 1939, n'était pas remis en état, un Morane 500 vint se poser sur le champ de courses voisine et m'amena à Villacoublay où je pris un Nord 1000 pour me rendre à Friedrichshafen. Je fis ma conférence, restai un jour avec mes amis de la M.I.S.T., et rentrai à Bois d'Effre comme j'en étais parti.

Je fis enfin au mois de septembre mes derniers vols comme militaire. Le général de Montsabert, qui commandait de Baden-Baden les troupes françaises en Allemagne, avait demandé qu'une conférence sur l'atome fut faite à la garnison, et je m'étais offert. Je pris donc un Morane 500 et, le 17 septembre au soir, après un ravitaillement à Nancy, j'allai atterrir à Baden-Baden. Le lendemain matin, j'allai rendre visite à l'ami Lafon, qui était à l'époque l'administrateur civil en chef en Allemagne occupée et, bien que je l'eusse vexé en lui disant que Baden et son atmosphère me faisaient penser à Vichy, il me garda néanmoins gentiment à déjeuner dans sa belle résidence. L'après-midi je préparai, en jetant quelques notes sur le papier, ma conférence qui eut lieu au théâtre de la ville devant une salle comble et à laquelle, je crois, personne ne comprit grand-chose. Ce fut, en tout cas, le cas du brave général de Montsabert, et il me le dit sans façon le soir même au cours du grand dîner qu'il donna en mon honneur et où je me trouvais, invité d'honneur, à droite de sa redoutable épouse. Le lendemain, j'allai me poser à Colmar et y déjeunai chez Louis et Thérèse qui venaient de s'y installer.

Je repartis l'après-midi, mais un vent violent soufflait de l'ouest, surtout après les Vosges où je fus bien secoué au passage. Je fis encore escale à Nancy, pour prendre de l'essence, et en repartis vers 13 h 30, me dirigeant vers Paris à 70 km/heure de moyenne. J'avais le temps d'admirer le paysage, que je connaissais d'ailleurs bien, sur cette route déjà souvent parcourue. Juste après Sézanne, le temps se gâta tout à fait et un violent grain me Narra la route. Il n'était pas question, avec le Morane, de pénétrer et il s'étendait si loin que je n'avais qu'une chose à faire, et je la fis vite, c'était de me poser dans le premier champ venu, où je ne roulai qu'une dizaine de mètres. Cramponnés avec le mécanicien aux mats de l'avion, nous pûmes le maintenir face au vent tant que le grain dura. Heureusement, cela ne fut pas trop long. Le soleil reparut vers l'ouest, le vent se calma et je remis en route et décollai ; mais le vent avait encore augmenté et, pendant près d'une heure, je vis au loin devant moi la Tour Eiffel, sans avoir l'impression de m'en approcher. J'atterris enfin à Villacoublay à bout d'essence et à la nuit tombante,

Mon dernier mois se passa à transmettre les consignes à mon successeur, le lieutenant-colonel Grimal, et ce ne fut pas facile car lui aussi comme Borroëta à Londres trois ans plus tôt, aurait aimé trouver moins de choses ou d'études lancées et plus de dossiers en ordre et de papiers. Le samedi 30 octobre 1946, j'étais démobilisé et je disais un adieu définitif et sans regrets, il tant l'avouer, à la vie militaire. Le 2 novembre au matin, je me présentais à la SNECMA boulevard Kellermann.

Notes de fin

- (1) Ce fut là que le lieutenant-colonel Guy de La Horie, qui avait pris le commandement d'une escadre de P-47 " Thunderbolt ", trouva la mort, abattu avec son avion par la D.C.A.
- (2) Pascal nous rejoignit quelques jours plus tard et fut également affecté à mon bureau.
- (3) Mission d'Information Scientifique et Technique.
- (4) Qui eut, plus tard, bien des ennuis comme général commandant l'air en Algérie, au moment du putsch d'Alger dont il fut un des plus ardents partisans.

(5) Je ne me rappelle plus si c'est à ce voyage que voyage que je fis avec Genty une visite, dans le chalet de montagne où il s'était réfugié, au vieux M. Dornier qui me parla aussitôt de ses ancêtres français ! Cela ne m'empêcha pas de lui faire réquisitionner un cabriolet BMW tout neuf qui se trouvait dans la grange voisine et qui me servit de voiture de service jusqu'au jour où, à un croisement dans Paris, un camion américain me la démolit complètement, sans mal heureusement pour le brave Labergerie qui était seul à bord.

(6) Lieutenant-colonel.

Département des Essais en vol SNECMA (novembre 1946 - Juillet 1948)



C'est par une matinée de novembre froide et brumeuse que je me présentai pour prendre mes fonctions à l'usine boulevard Kellermann de la SNECMA. Cette curieuse bâtisse, établie le long d'une rue en pente, avait à une extrémité tous ses bureaux d'études, à l'autre l'atelier des prototypes et, dans des caves profondes et insonorisées, les bancs d'essais des moteurs prototypes. Mon service, nouvellement créé, était rattaché à la direction des essais, dépendant de l'ingénieur Pérot, que j'avais bien connu avant la guerre quand il était au service technique et qui était, lui, directement sous la coupe de Narbal, directeur technique. Tout le service des essais, y compris naturellement les essais en vol, devait s'installer à Villaroche, mais il n'y existait pour l'instant aucune installation autre que les pistes, il fallait bien se contenter, pour les bancs d'essais, de ceux du boulevard Kellermann et de l'ancienne usine Lorraine, à Argenteuil, et pour les avions (il n'y en avait d'ailleurs qu'un à ce moment, un LeO 455, équipé de moteurs Gnome et Rhône 14 R) d'un petit coin du hangar occupé à Villacoublay par les essais en vol de la S.N.C.A.S.O. Si les moyens étaient faibles, par contre les ambitions étaient grandes.



Lioré-et-Olivier LeO 455 n° 5 propulsé par une paire de SNECMA 14 R de 1 250 ch devant le hangar Saint-Chamas.

Le moteur est homologué OACI en 1948 après 1381 modifications.

(© Espace Patrimoine Safran).

Malgré les réserves que j'avais exprimées quand j'étais encore à l'État-Major, Marchal, soutenu à fond par le Service Technique, s'était lancé dans un programme délirant de moteurs à piston de grande puissance, culminant dans le 36T, un 36 cylindres à refroidissement par air, doubles hélices, compresseur en avant des hélices, etc., avec une puissance espérée de 5 000 CV. Personne ne n'était soucieux de s'informer si un avion n'existerait jamais pour une telle machine dont le prix, le poids et la complication auraient été faramineux. Ce n'était d'ailleurs pas tout, car, en dehors du 14 R, dérivé du 14 P d'avant-guerre et qui équipait déjà ou devait équiper un certain nombre de prototypes tels le SO-30 P, le NC-211 " Cormoran ", mais qui se trouvait déjà inférieur aux moteurs anglais ou américains équivalents et déjà construits en grande série, il y avait un programme, cher à Marchal, de diesels d'aviation et on avait repris de chez Argus, en Allemagne, le développement du moteur en V inversé 12S qui équipait les Siebel et tous les petits moteurs conçus et construits chez Régnier. Deux turbopropulseurs de 1 000 et de 5 000 CV avaient aussi été mis à l'étude.

Pour les turboréacteurs, la seule branche d'avenir à mon avis (1), on s'appuyait d'une part sur Rateau, qui avait plus de prétentions que n'en justifiait sa réalisation, une machine lourde, encombrante et probablement impossible à monter sur avion, et, surtout, sur l'ancien groupe d'étude de BMW (Bayerische Motoren Werke), dirigé par le professeur Hermann Oestrich et dont tous les ingénieurs allemands, d'abord concentrés à Rickenbach (2) près du Lac de Constance, étaient maintenant installés à Decize, dans la Nièvre. Cet énorme programme, qui aurait suffi à alimenter quatre ou cinq grands bureaux d'études, marchait avec une demi-douzaine d'ingénieurs et quelques dizaines de dessinateurs, et chaque fin de mois posait des problèmes au secrétaire général, mon ami l'ex-ingénieur en chef Collas (3), car le Service Technique, s'il voyait grand payait peu et toujours avec retard. Nous étions d'ailleurs tous pleins d'optimisme et je me mis à l'ouvrage pour mettre sur pied mes essais en vol. Je disposais d'un pilote, Maurice Claisse qui, avant la guerre, avait fait voler cette étrange machine, le gyroplane Bréguet-Dorand, avait été pendant la guerre en Angleterre dans les F.F.L., et n'avait pu au retour, à sa grande indignation, retrouver une place qu'il eut jugée digne de lui. J'eus pas mal de difficultés avec lui au départ mais finalement nous arrivâmes à nous entendre.

L'ingénieur navigant, Maurice Bidet (4) m'était également bien connu car, avant la guerre, il était au service des champs de Gnome et Rhône et venait constamment au CEMA. Je complétais l'équipe avec un de mes anciens collaborateurs de l'E.M.G.A., le capitaine Emmanuel Brihaye, ingénieur de Centrale et qui avait été pilote au

groupe Normandie-Niemen, et quelques mécaniciens militaires sous la conduite de Fostier, que j'avais récupéré des B-26 Maraudeur. À notre unique Lioré LeO 455 s'ajouta bientôt un Siebel 204, bientôt suivi d'un second pour l'étude des moteurs Renault 12S, un Junkers Ju-52 dont le moteur central avait été remplacé par un des diesels chers à Marchal (Gnôme & Rhône 14 NC), un biplan Stampe SV-4, pour y monter le moteur 4L qui avait été choisi pour équiper les Norécrin et qui n'avait jamais volé, et enfin un Nord 1002 pour les liaisons.

Le premier hiver se passa à mettre au courant des méthodes d'essais en vol de moteurs pratiquées ailleurs et en particulier en Angleterre et, à cet effet, au mois de février, je crois, prenant le Siebel piloté par Maurice Claisse, j'allai avec Pérot faire une enquête, patronnée d'ailleurs par les services officiels des deux pays, chez Bristol à Bristol, Rolls Royce à Derby, et le National Gas Turbines Establishment (NGTE) près d'Oxford où je fus frappé à la fois par l'ampleur des moyens mis en œuvre et aussi par leur relative rusticité. Partout, par exemple, on photographiait ou cinématographiait une planche de bord complète, avec des instruments grandeur nature, ce qui correspondait à un volume occupé de pas loin d'un mètre cube, au lieu d'utiliser, comme nous l'envisagions et le fîmes par la suite, des enregistreurs à bandes multiples comme celui mis au point au C.E.V. par Hussenot-Baudoin. Nos essais de moteurs, en général, se passaient bien sauf avec le Junkers Diesel (un AAC 1 " Toucan " n° 180), dont le moteur avait la mauvaise habitude de se répandre en morceaux, quelquefois au bout de quelques minutes de vol seulement. Heureusement, les deux braves moteurs latéraux permettaient de ramener la machine sans histoire.



AAC 1 " Toucan " n° 180 banc volant du Gnôme & Rhône 14 NC
(© Espace Patrimoine Safran)

Dès que la piste de Villaroche, qui était très dégradée, eut été remise en état par le service des bases, on y échafauda un hangar en toile pour les avions, une baraque en tôle ondulée pour les ingénieurs et les mécaniciens, et ceux-ci s'y installèrent définitivement. Pour moi, j'y venais en général l'après-midi, passant la matinée boulevard Kellermann ou quelquefois à Argenteuil pour des discussions sur le tas avec le bureau d'études.

Au début de 1948, je fis une folie, la première de beaucoup d'autres, en achetant pour doubler la Chenard une véritable 20 ch Rolls Royce, datant de 1925 mais en excellent état et habillée d'une énorme carrosserie de limousine, verte et noire, fort belle et confortable, mais d'une nervosité inexistante si elle était d'une souplesse de marche à toute épreuve.



Hangar Saint-Chamas (1947)
(© Espace Patrimoine Safran)



Glenn Martin B-26 C Maraudeur, banc volant du Jumo 004 B
(Août 1948) (© Coll. Jean Badré).

La base de Villaroche était maintenant très active et je cherchai à avoir un domicile plus voisin que Versailles, qui en était à plus de 60 kilomètres. Par une agence je trouvai à louer à l'année une villa meublée à Samois, en bordure de la forêt de Fontainebleau, ce qui, au début de l'été, était bien agréable. À peine y étions-nous installés d'ailleurs que je changeai encore une fois l'orientation de ma carrière de façon d'ailleurs tout à fait fortuite. Vers le mois de mai 1948, les présidents des sociétés nationales mis en place par le ministère Tillon furent tous renvoyés. À la SNECMA, ce fut M. Potez qui devint président, assisté de mon ami Maillet comme directeur général. À la SNCASE, ce fut mon camarade de promotion Georges Glasser, ingénieur des Ponts et Chaussées et champion de tennis qui fut mis en place par son ami Bourguès-Maunoury, alors ministre de la Défense Nationale. Un beau jour, au début de juillet je crois, il me demanda par téléphone d'aller le voir à son

bureau, 105 avenue Poincaré. Je m'y rendis, croyant qu'il avait simplement un renseignement à me demander. Au lieu de cela, tout de go il me proposa la place de directeur de la production dans sa société ! Je lui objectai que je ne connaissais pas grand-chose aux questions de production. " Tu feras comme moi, tu apprendras ! ", me dit-il. Séduit, j'acceptai sur le champ et, le 15 août, j'entrais en fonction. Mes derniers jours à la SNECMA furent attristés par un accident mortel survenu à un de mes équipages où, par suite d'une panne de moteur sur un Siebel (5), le pilote Gallay se tua avec deux mécaniciens.



Baraque demi-lune (@ Espace Patrimoine Safran)



Baraque demi-lune intérieur (@ Espace Patrimoine Safran)

Les conditions de travail étaient spartiates : une baraque en tôle en forme de demi-lune mal calorifugée abritait le chef et trois ingénieurs d'essais. Même logement pour le service de contrôle, et un grand hangar pour le montage des moteurs.

Notes de fin

- (1) J'avais raison puisqu'en 1971, la SNECMA ne fabrique plus depuis longtemps que des turboréacteurs. Au cours des deux premières années du motoriste, le parc aérien est composé de deux LeO 455 (n° 4 et 5), deux Siebel Si-204, d'un Ju-52 (AAC-1 Toucan n° 180), de deux Stampe SV-4C (n° 396 et n° 496) et d'un Nord 1002 (n° 230).
- (2) D'où le nom d'ATAR dont peu de personnes savent que cela veut dire " Atelier Aéronautique de Rickenbach ".
- (3) Mort en 1972.
- (4) Maintenant PDG des Amortisseurs Allinquant, après avoir épousé la fille de la maison.
- (5) J'avais fait, avec le même appareil n° 281 (F-BDLR) et tout un chargement de personnalités de la société et du ministère un voyage en Afrique du Nord, à Philippeville où, à l'aller, nous avions dû faire escale à Cagliari du fait d'une panne analogue. Le NC-702 " Martinet " n° 281 (F-BDLR) qui assura la mise au point du moteur Renault 12S vola entre mars et juillet 1948. Mais l'appareil est perdu dans un accident dramatique entraînant la mort de ses quatre membres d'équipage peu après le décollage, le 28 juillet, au-dessus du terrain de Villaroche.

Société Nationale de Construction Aéronautique de Sud-Ouest (SNCASO) (1948 - 1957)



Étant tout juste installés à Samois, nous y passâmes quand même tout l'été au cours duquel je ne pris mes vacances qu'en septembre, à part quelques jours fins juillet pour m'initier à mes nouvelles fonctions. Comme directeur de la production à la SNCASO, je me trouvais responsable des usines de Suresnes, Saint-Nazaire, Nantes, Rochefort, Bordeaux et Châteauroux. La première et la dernière étaient d'ailleurs dans une situation très précaire par suite de l'arrêt des fabrications qui y avaient été entreprises. La première fois que je me rendis à Suresnes, accompagnant Glasser, nous y fûmes entourés et harangués par les ouvriers déchaînés et ils bloquèrent notre voiture, nous obligeant à aller sous les huées prendre l'autobus à pied. Ceci ne fit que renforcer notre décision de fermer l'usine, ce que l'on fit après avoir déménagé, un dimanche, le matériel que l'on voulait transférer ailleurs et, en particulier, les fuselages des quelques avions à réaction S.O. 5000 Baroudeur qui s'y trouvaient encore.

L'usine fut ensuite louée aux services américains du P.X. Région Parisienne, qui l'utilisèrent jusqu'en 1958, date à laquelle elle revint à la société. Quant à Châteauroux, ce ne fut que trois ans plus tard que l'usine fut prise en charge par l'U.S. Air Force. En attendant, elle vivota en fabriquant des pièces de rechange pour les Ju-52. Je me rendis, en septembre, comme je devais le faire les dix années suivantes, au grand meeting de Farnborough où je fis ou refis connaissance avec un certain nombre de dirigeants de l'industrie anglaise. Ma tâche la plus urgente cependant fut de voir dans les usines ce qui était valable et ce qui ne l'était pas. Cela m'amena très vite à faire quitter la société au directeur de Saint-Nazaire, M. Lavroff, qui était un brouillon, désordonné et autoritaire, et où la sortie en série des S.O.30 P était gravement compromise par ses invraisemblables méthodes de travail acharné dans le désordre. À Nantes, au contraire, où s'achevait la production d'une importante série de fuselages pour la maison Morane, M. Gon avait si bien remis sur pied et en pleine production une usine qui, deux ans plutôt, n'était qu'un tas de ruines, que je conseillai à Glasser de lui confier la même tâche à Saint-Nazaire, ce qu'il fit, et c'est grâce à lui que cette usine fut sauvée.

Bordeaux était dans une situation un peu particulière car l'usine était déjà spécialisée dans la réparation et, son directeur venant de démissionner pour entrer chez Dassault, il fut décidé de la constituer en filiale et de la confier à l'actuel directeur de Rochefort M. Pinet, qui serait remplacé sur place par son adjoint, l'excellent et compétent M. Bénodet. Cette usine de Rochefort, la seule usine d'aviation qui puisse se vanter d'avoir été construite sous Colbert, occupe les anciens bâtiments de l'Arsenal de la Marine, arsenal construit loin de la mer et au bord d'une rivière vaseuse. Sa disparition a déjà été décidée trois ou quatre fois et elle se porte toujours bien. Elle le doit, je pense, à la qualité de sa main-d'œuvre, un peu lente mais sérieuse et obstinée, et aussi au fait qu'elle représente la seule activité industrielle de la ville pour qui sa disparition serait une vraie catastrophe. Au mois de novembre, ma situation financière s'étant bien améliorée, je vendis la Chenard et la remplaçai par un cabriolet Salmson 13 CV, de 1939 lui aussi et qui était auparavant la voiture personnelle de Mme Marcel Boussac. Cette voiture me servit dorénavant pour la plupart de mes déplacements, la vente de l'essence étant devenue libre. Je l'utilisai, en particulier, pour me rendre en Angleterre en juin 1949 pour une visite technique chez Rolls Royce à Derby, accompagnée, ou suivie plutôt, de quelques jours de vacances que Cécile et moi passâmes à circuler dans le pays de Galles où les routes étaient désertes, les collines verdoyantes et le paysage superbe.



SNCASO SO.30 P Bretagne (@ DR)

Nous descendîmes, à Londres, chez nos amis Chelley, qui avaient quitté Fernbank, vouée hélas à la démolition pour s'installer dans une petite maison dans l'ouest de Londres, à Chiswick. Aussitôt après, je partis avec Henri Desplantes, qui n'était pas encore retourné chez Dassault et qui était directeur technique de la SNCASO, pour les États-Unis où nous devions, à New York et Los Angeles, visiter nos fournisseurs de moteurs et d'accessoires pour les S.O. 30 P et leur passer de nouvelles commandes.

C'étaient les débuts de la ligne d'Air France Paris - New York qui utilisait des " Constellation " tout neufs. Le départ se fit de nuit d'Orly et, après 9 h 45 de vol, un premier atterrissage, toujours de nuit, eut lieu à Santa Maria aux Açores où je ne vis que l'intérieur de l'aérogare et ses boutiques de curiosités locales. On en repartit au petit jour et je passai presque toute l'étape dans le cockpit et aux commandes de l'appareil. Au départ, nous aperçûmes, dominant une couche continue de nuages, le sommet pointu d'un volcan, puis ce furent 13 interminables heures, à 1 500 mètres, sur une mer calme et bleue, avec seulement quelques nuages isolés dont, à la fin, les ombres sur l'eau nous faisaient croire que la terre était en vue. Celle-ci finit par arriver sous la forme de l'île toute plate de Nantucket, et l'on atterrit à Idlewild (1). Le terrain venait tout juste d'être mis en service et l'aérogare n'était constituée que de bâtiments bas, provisoires et sans étage. Je laissai Desplantes à New York et repartis le soir même de La Guardia, dans un D.C.6 de United Airlines qui, après une courte étape à Chicago, me posa au petit jour à Los Angeles. J'avais fait à peu près trente-six heures de vol en quarante-huit heures et mon état de fraîcheur était relatif.

Je fus accueilli à l'aérogare par Philippe Michelin, entré à Air France et qui surveillait à Burbanks la réception des " Constellation " chez Lockheed. Il m'emmena à l'hôtel, grande tour près de Hollywood, où je me couchais aussitôt et dormis jusqu'à l'après-midi. Je devais me rendre chez Douglas, qui préparait une version modernisée du D.C.3, appelée Super DC.3, et nous désirions en assurer les droits pour l'usine de Bordeaux où l'en envisageait de monter une chaîne de transformation pour les avions européens (2). J'y vis donc, ce jour-là, l'homme chargé du programme, le major général Bertrandias, qui portait son grade en toutes lettres d'or sur sa porte et son bureau, ses décorations à la boutonnière, sur une plaque émaillée et ses citations encadrées et affichées sur les murs ! Il n'y a pas qu'en France qu'il y a des badernes et c'en était une qui d'ailleurs retourna dans l'armée reprendre du service pendant la guerre de Corée.

Le lendemain était un dimanche et je me rendis à la messe dans une église de Jésuites qui se trouvait dans les environs, c'est-à-dire à vingt minutes à pied à peu près, ce qui, pour Los Angeles, est une très faible distance. C'est là que je vis pour la première fois la quête effectuée dans une poche tendue au bout d'un bâton après que l'on eut distribué les enveloppes pour y mettre les chèques ! Je restai en tout quatre jours à Los Angeles et n'y aperçus jamais le soleil que sous la forme d'un vague rond jaunâtre à travers le " smog ". C'est là aussi que je vis pour la première fois des puits de pétrole au milieu des maisons, avec leur balancier sans cesse en mouvement. Cette immense ville, où il est pratiquement impossible de se déplacer à pied, me déplut profondément et mon impression ne s'améliora pas lorsque j'y revins une douzaine d'années plus tard. Le retour à New York, toujours en D.C.6, se fit en partie de jour et je fus frappé par l'aspect des mines de charbon à ciel ouvert, entre Chicago et New York et des profondes cicatrices qu'elles impriment sur le sol, cicatrices qui, à l'époque où l'on ne parlait pas encore d'environnement, étaient acceptées avec la plus profonde indifférence. Le retour à Paris se fit, toujours par " Constellation " d'Air France, suivant un itinéraire différent. Après une escale nocturne à Terre-Neuve dont je ne vis que l'intérieur d'une aérogare enfumée, l'avion rallia ensuite Paris d'une traite, se posant à Orly en fin de matinée après avoir au petit jour survolé le Cotentin.

Au printemps de 1950, ce fut le moment où fut lancée dans les sociétés nationales d'aviation la fabrication des avions de chasse Marcel Dassault, de préférence à nos propres prototypes, tel le SO-6020 " Espadon ", qui furent victimes de cette politique qui permit à l'astucieux Marcel de jeter les bases de son immense fortune, en prélevant, à titre de frais de coordination, un pourcentage (de 10% au début, de 5% plus tard) sur tous les marchés passés à ses " coopérants ", qu'ils soient en bénéfice ou en perte, et en gardant le contrôle absolu des approvisionnements, autre source de fructueux bénéfices, par les frais d'approvisionnement proprement dits, prévus aux marchés de fabrication et aussi par les ristournes qu'il savait fort bien obtenir de ses fournisseurs. Il faut reconnaître d'ailleurs que ces marchés furent également très bénéfiques pour les sociétés nationales, car ils leur permirent de se rééquiper de façon moderne.

Dans l'hiver qui suivit, je me rendis très souvent à Nantes et à Saint-Nazaire pour y surveiller la mise en place des fabrications nouvelles.

Au mois d'avril 1951, je me rendis en Suisse, à Rorschach, au bord du lac de Constance pour y commander des machines automatiques à fraiser les métaux légers et qui n'étaient fabriquées en Europe que dans ces établissements.

Au début de septembre, comme d'habitude, je me rendis en Angleterre. J'étais parti avec la Salmson et je comptais m'embarquer au Touquet avec. Malheureusement, il y avait du brouillard à Lympre, où l'on atterrissait

normalement, et je dus laisser la voiture là et prendre un avion ordinaire jusqu'à Londres. Je repartis d'ailleurs aussitôt pour l'Écosse, avec le secrétaire général de la SNCASO et président de la filiale Frigeavia, pour y commander des groupes compresseurs hermétiques " Sterne " qui, plus silencieux et fiables, devaient remplacer les groupes monocylindriques à moteur séparé que nous utilisions jusqu'alors sur les réfrigérateurs fabriqués à l'usine de Bouguenais.

La signature du contrat fut vite faite à Glasgow, et ensuite une voiture nous emmena par un temps superbe faire une magnifique promenade sur les bords verdoyants du Loch Lomond, avant de prendre l'avion de nuit qui nous ramena à Londres pour assister, les deux jours suivants, au meeting de Farnborough. Je retournai au Touquet pour prendre ma voiture et, à quelques kilomètres d'Abbeville, je fus heurté presque de front par une Peugeot 203 toute neuve, ramenée de Paris par son conducteur novice qui me dit qu'il n'était pas très bien habitué à sa monture ! Je pus cependant, avec l'aide d'un garage local, redresser tant



SO-4050 Vautour II Saint-Nazaire (@ DR). 140 exemplaires ont été produits pour l'armée de l'Air française et israélienne, entre 1956 et 1960.

bien que mal l'avant froissé et rentrer à Versailles à petite vitesse. La voiture fut mise en chantier pour être réparée et Jean m'emmena dans sa voiture à Thauvenay pour m'aider à ramener avec la Rolls qui y était restée toute ma famille encore là-bas. Le voyage de retour se passa bien, sauf que l'on oublia Laure, âgée de deux ans, que l'on avait laissée sur le pot et que les occupants de chaque voiture croyaient dans l'autre ! Heureusement, le passage à niveau de Tracy- Sancerre, à six kilomètres du départ, était fermé et c'est là qu'en se comptant on découvrit qu'il manquait quelqu'un ! Nous gardâmes un bon souvenir de ce séjour aux bords de la Loire et, en particulier, j'y revivai beaucoup de mes souvenirs d'Avord par les promenades à Henrichemont, Alloguy, Nevers et La Charité.

À la fin d'octobre, comme la Salmson n'était pas encore réparée complètement, j'utilisais tous les jours la Rolls, qui stationnait donc chaque jour devant le 105 avenue Poincaré où se trouvait mon bureau. Un soir, j'eus la surprise de trouver sous l'essuie-glace une feuille arrachée à un agenda Hermès : " Si par hasard, vous étiez désireux de vendre votre véhicule, pourriez-vous avoir la gentillesse de me le faire savoir. Dr W. Granoff ". Je considérai ceci comme un signe du ciel car, depuis quelques jours, j'étais tenté par une Bugatti, un cabriolet 313 à compresseur, type 57 C3 de 1939, et qui venait, paraît-il, d'être révisé à l'usine. Ceci me décida. J'allai voir le docteur Granoff qui, à l'époque, était au fond d'un appartement obscur dans un rez-de-chaussée du 16^{ème} et qui venait tout juste de finir son internat à Sainte-Anne. Il m'acheta la Rolls et venait tous les mois me payer avec une enveloppe contenant des billets de banque. Quant à moi, je me rendis acquéreur de la Bugatti et commençai par la faire repeindre et changer la capote qui tombait en loques. Je m'aperçus ensuite que si, quand elle marchait bien, c'était pour l'époque une voiture terrible, elle ne le faisait jamais longtemps de suite et que les huit cylindres avaient bien de la peine à donner tous ensemble. Heureusement, je découvris à Asnières un ancien mécanicien de l'usine de Molsheim, Hermanns, qui me trouva les bonnes bougies et surtout changea les joints du compresseur par où remontait l'huile. Je me trouvai donc, la Salmson m'ayant été rachetée par mon garagiste de Versailles, le brave M. Feist, muni d'une voiture un peu brutale mais vraiment exceptionnelle pour l'époque et qu'au bout de vingt ans je garde toujours précieusement.

Mon travail était maintenant bien lancé. Aux fabrications destinées à " l'Ouragan " avaient succédé celles du Mystère II et du Mystère IVA. De plus, le prototype " Vautour ", purement SNCASO celui-là, fit ses premiers vols au début de 1954, et la commande de série en n'était pratiquement assurée. Cela m'amena à définir pour la première fois, grâce aux avis de M. Gon et de son dynamique adjoint Gauge, toute une gamme de procédés nouveaux de fabrication, sur lesquels je ne m'étends d'ailleurs pas car je les ai décrits en détail dans la conférence " Louis Blériot " que j'ai prononcée en mars 1957 à Londres devant la Royal Aeronautical Society, dont je fus nommé à cette occasion Associate Fellow, ce qui m'autorisa en Angleterre à faire suivre mon nom des initiales A.F.Raé.S. Mais j'anticipe car nous ne sommes qu'en 1953, année qui marqua pour nous le début d'une époque.

Au printemps de 1954, je renonçai définitivement à utiliser quotidiennement la Bugatti et je la mis en pension chez Hermanns qui venait de quitter Paris pour s'installer à Evreux, me réservant de l'utiliser simplement

pendant les vacances. Je la remplaçai par un cabriolet Bentley 3,5 litres de 1935, que la " Franco-Britannic " me procura et remit en état, Il venait d'ailleurs, chose curieuse, du même propriétaire que la Rolls que j'avais acheté un an auparavant, un jeune Anglais qui s'appelait M. Woodward et sur les papiers s'intitulait " étudiant ".

Au mois de janvier 1955, je fus fait commandeur de la Légion d'Honneur et la décoration me fut remise à Brétigny par mon ami et ancien (et futur collaborateur), le général Max Gelée. Il me fallut emprunter un uniforme, et ce fut la seule fois où j'en remis un depuis mon départ en 1946, jusqu'à ce que je sois admis à l'honorariat en 1963 ou 1964. La fabrication des SO-4050 Vautour démarrait et une de mes premières sorties avec la nouvelle voiture fut pour une grande tournée des sous-traitants du sud-ouest qui m'amena à la SNCASO à Toulouse, à la SGE à Villemur, pour les installations électriques, et à Figeac chez Ratier pour les pièces mécaniques. Le beau temps nous favorisa pendant tout ce voyage où Cécile m'accompagna et qui fut presque entièrement exécuté capote baissée. Je n'en continuai pas moins, durant toutes ces années, à effectuer de nombreux déplacements, en général pour vingt-quatre heures seulement, aux commandes d'un des avions de liaison de la société. C'était le plus souvent le Nord 1002, mais aussi de temps en temps le bimoteur italo-américain VEMA 101 (en réalité Macchi à moteurs Continental) et, plus tard, le bimoteur de Havilland Dove. Je ne passais guère de semaine sans effectuer un déplacement vers l'une ou l'autre des usines. Rochefort n'était pas oubliée, car on avait décidé d'y lancer la fabrication en série des hélicoptères " Djinn ", ce qui était tout nouveau pour tout le monde à la société.



Nord 1002 (@ DR).



Havilland DH-104 Dove (@ DR).

Fin 1955 et début de 1956 virent toutes les usines en pleine action pour la sortie en série des Vautour. Il avait fallu les renforcer considérablement en installations et en personnel et mettre sur pied à Saint-Nazaire tout le personnel et le matériel nécessaires aux essais en vol de ces machines qui, à l'époque, étaient parmi les plus sophistiqués en existence (3). Le premier fut prêt à voler à la date prévue aux contrats, c'est-à-dire le 1^{er} avril 1956. J'étais-là, naturellement, pour assister à ce vol et naturellement aussi un brouillard épais recouvrit le terrain pendant trois jours et je dus m'en aller sans avoir assisté à l'évènement, qui eut d'ailleurs lieu dès que j'eus le dos tourné.

Après de paisibles vacances à La Bouillèrie avec les habituelles promenades et baignades à Deauville, je me laissai une fois de plus, au Salon de l'Automobile d'octobre 1956, tenter par la voix des sirènes et passai commande aux maisons Salmson et Chapron d'un cabriolet 213 sport. La maison Salmson était d'ailleurs expirante et cette voiture fut la dernière sortie de leurs ateliers. L'hiver fut troublé par les restrictions d'essence dues à l'affaire de Suez et je me vois encore, pour aller à mon bureau, descendant toute l'autoroute en roue libre jusqu'au pont de Saint-Cloud, ce qui me permettait, avec une 24 CV, de baisser ma consommation d'essence à 12 litres aux 100 kilomètres. On finit d'ailleurs, grâce à l'essence avion qui, elle, venait d'Amérique, par se débrouiller et pouvoir quand même rouler. Je fis au cours de l'hiver un voyage à Mont-de-Marsan et à Cazaux où se déroulaient les essais militaires du Vautour de série, et ce fut, je crois, un de mes derniers déplacements comme directeur de production de la SNCASO qui avait d'ailleurs changé de nom en celui, éphémère, de Ouest-Aviation.

Notes de fin

- (1) Maintenant Kennedy Airport.
- (2) Le super DC 3 ne fut acheté que par l'US Navy qui en eut qu'une trentaine. Pas un exploitant civil n'en acheta.
- (3) Quinze ans après, en 1971, elles seront toujours en service de première ligne et l'on regrette qu'une politique d'économie mal entendue ait coupé court la série au bout d'une centaine d'appareils

Société Française d'Entretien et de Réparation de Matériel Aéronautique (SFERMA) (1957 - 1969)

Au mois de février 1957, Glasser me convoqua un jour avec Vinsonneau, le directeur technique de la société, pour nous dire qu'il allait nous quitter pour prendre la direction de l'Alsthom (où il est toujours en 1971) à la date du 1^{er} mars. Cela nous fit un coup car cela présageait un grand changement pour nous. Il le fut d'ailleurs plus encore que nous ne le pensions, car Georges Hérel, président de la SNCASE (qui, d'ailleurs, détestait Glasser qui ne s'en doutait pas), sauta sur l'occasion de rassembler sous sa houlette les deux sociétés et de se donner ainsi plus d'importance. Les autorités se laissèrent tenter et, le 1^{er} mars 1957, l'opération était faite. Comme mon collègue à la SNCASE, Giusta, avait le titre de directeur général adjoint, il fallut me trouver un poste. Finalement, je fus nommé président de la SFERMA, à la place de Glasser, ce que je pensais être plutôt honorifique, et chargé à Sud-Aviation, nom de la nouvelle société, du contrôle technique des participations et filiales dans chacune desquelles (1) je fus nommé administrateur.

Ce dernier job, que je pensais devoir être le principal, fut au contraire très peu absorbant et, à la fin, se bornait pour moi à assister aux séances des conseils d'administration, à l'exception cependant, dans les premiers six mois, de la S.E.P.R., secouée par une sombre histoire intérieure née d'ailleurs en grande partie de l'imagination d'un de ses employés, mais dans laquelle elle perdit son président M Brière et son directeur technique Florio, qui démissionnèrent. Glasser remplaça quelque temps le président puis, trop pris par ses nouvelles occupations, je remplis le poste par intérim jusqu'à l'arrivée d'un nouveau président qui fut l'ingénieur général Fleury, ancien directeur du Service des Poudres. Finalement, ce fut la SFERMA qui m'occupa de plus en plus car j'entrepris de la développer à mon idée. Hérel me laissait une paix complète car - et je m'en rendis assez vite compte - il me craignait, je ne sais pourquoi. Il approuva, sans jamais discuter, toutes mes initiatives dans ce domaine.



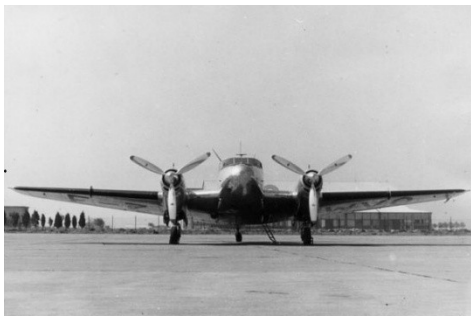
Etablissement de Bordeaux-Mérignac

La première fut de penser que la réparation des avions n'était pas une activité suffisante et qu'il fallait y joindre celles des moteurs. Je pensai tout de suite aux turbines Turboméca, dont j'avais entendu tout le monde se plaindre au point de vue service après-vente et réparations. Je me rendis donc à Bordes, près de Pau, au début de mai avec la Salmson dont c'était le premier grand voyage. La négociation avec Joseph Szydlowski, le patron de Turboméca, fut dure, je réussis à lui arracher sa bénédiction pour notre entreprise moyennant la promesse de se conformer strictement à ses conseils techniques, ce qui était d'ailleurs assez naturel. Ce fut le début des relations souvent orageuses qui durèrent neuf ans. L'investissement fut donc décidé et de nouvelles installations mises en chantier à Bordeaux. Au mois de juillet suivant, pendant le Salon de l'Aviation qui se tenait au Bourget, je fus accosté par un ingénieur de

Beechcraft, le grand " Jerry " Gordon, qui me dit qu'impressionné par le nouveau turbopropulseur annoncé par Turboméca, le " Bastan ", il pensait que ce moteur pourrait donner une nouvelle vie à leur bimoteur d'affaires, le E-18, en production depuis 1938 et pour lequel ils en étaient réduits à utiliser des moteurs d'occasion Pratt & Whitney, la maison mère ayant cessé la fabrication de ce type. Je savais par ailleurs que le Bastan devait équiper un nouveau prototype de la SNCASE, le " Voltigeur ", et que la direction technique du ministère, alors dirigée par mon ami Bonte, était un peu anxieuse à l'idée de voir voler pour la première fois un avion et un moteur tous deux prototypes. J'allai aussitôt trouver Bonte et lui offrir, à un prix très avantageux compte tenu de la collaboration de Beechcraft, de lui équiper un Beechcraft D-18, cellule que l'on trouvait partout, de deux Bastan pour en faire la mise au point en vol. L'idée lui plut, fut acceptée par les services et ce fut le début d'une belle aventure.

Au mois de septembre, après de paisibles vacances à la Bouillérie, le directeur général de Beechcraft, Jack Getty, un sec et digne Américain avec un vif sens de l'humour, vint me voir et m'apporter l'accord officiel de Beech pour s'associer à la SFERMA en lui apportant toute son aide technique dans l'affaire du Beech-Bastan. Nous nous rendîmes ensemble à Bordes où Joseph nous accueillit avec transport et nous montra le premier Bastan qui tournait au banc d'essais, puis à Bordeaux et finalement à Marignane pour y voir le prototype "

Voltigeur " qui y était en chantier. Il me fallut me renforcer à la SFERMA en personnel technique, et je le fis en y incorporant Lecarme qui, brouillé avec Héreil, se morfondait sans rien faire à Marignane, et je lui donnai la responsabilité du projet. Il trouva à l'usine de la Courneuve un jeune ingénieur d'origine tunisienne, Salmoun, qui constitua avec trois dessinateurs recrutés sur place le bureau d'étude d'où devaient sortir le Beech - Bastan, le Max Holste - Astazou, le Nord 1100 - Astazou, et enfin le Marquis, prouvant ainsi ce que je pensais depuis longtemps qu'il n'est pas besoin de trois cents personnes pour sortir un bon avion, surtout à partir d'éléments déjà connus, et qu'il s'agit simplement de développer et mettre au point.



Beechcraft - Sferma PD-18-9 avec turbopropulseurs
Turbomeca Bastan III (@ DR).



Max Holste Super Boussard avec turbopropulseurs
Turboméca Bastan (@ DR).

Au cours de l'hiver, les anciens locaux du siège de la SNCASO, 105 avenue Poincaré, furent abandonnés et loués à une compagnie pétrolière, et je me transportai à l'usine de Suresnes où les Américains avaient quitté la place un an plus tôt, et je m'installai dans l'ancien bureau de Louis Blériot, sur le quai, d'où j'avais vue sur les arbres de Longchamp et sur la Seine où le trafic fluvial était incessant. C'est, je crois, ce premier hiver que nous faillîmes d'être inondés car les caves étaient pleines d'eau et les flots venaient au ras du parking. Les travaux à Bordeaux se poursuivaient avec diligence pour la transformation du Beechcraft, et un ingénieur de la maison, le brave Kennedy, les suivait en permanence.

Je fis, au mois de juin 1958, un premier voyage à Wichita, où se trouvait l'usine Beech, traversant cette fois l'Atlantique d'un seul coup d'aile à bord d'un des Lockheed " Starliner " de la TWA avec leurs confortables couchettes qui permettaient d'arriver pas trop défraîchi après seize ou dix-sept heures de vol sans escale. Je repartis, sans m'y arrêter, de New York pour Wichita via Chicago et Kansas City à bord d'un vénérable " Constellation " de la TWA. Au départ de Chicago, le temps était affreux et il fallut serpenter entre de violents orages qui ne se calmèrent qu'en arrivant à Kansas City où par contre, il régnait une température de fournaise. Les trois cent kilomètres qui séparent Kansas City de Wichita furent effectués à relativement basse altitude et au milieu de remous dont la violence me donna un grand respect pour la solidité du " Constellation " capable de les absorber ainsi jour après jour. Je fus accueilli à Wichita à bras ouverts par le bon Getty et, après une nuit de repos à l'hôtel " Ayer ", il me fit connaître le lendemain tout l'état-major de la maison, l'immense Mme Beech en tête, et nous discutâmes aussitôt un programme de collaboration future entre nos sociétés.

Il faisait une température écrasante, mais l'air était conditionné partout, y compris dans les voitures. Chaque soir, on voyait monter à l'horizon les tornades et, la veille de mon départ, une particulièrement violente se développa et nous apprîmes le lendemain matin qu'un " twister ", c'est-à-dire une trombe, avait détruit la petite ville voisine d'Eldorado. Le petit bimoteur Travel - Air que Jack Getty m'avait confié pour me rendre à Kansas City, d'où un pilote maison devait le ramener, me permit de survoler le tas de décombres qui était tout ce qui restait du centre de la petite ville. Le vol sur ce Travel - Air m'intéressa beaucoup car la maison Beech mettait beaucoup d'espairs sur cette machine. Je leur avais montré, à la demande de Turboméca, le projet du nouveau moteur " Astazou ", plus petit que le Bastan et plus évolué techniquement, et Jack Getty avait aussitôt fait faire par Jerry Gordon, qui y passa une nuit, un avant-projet de Travel - Air Astazou, d'où sortit par la suite le Marquis et que j'emmenais dans mes bagages.

Je pense que c'est vers cette époque qu'eut lieu notre premier voyage au Maroc, qui se fit sous la houlette de M. Héreil, qui abandonnait la présidence de Maroc-Aviation. Le sommet en fut un séjour à Marrakech, à La Mamounia naturellement, avec promenade dans l'Atlas et déjeuner dans un hôtel perché où se trouvait cependant un troupeau d'Américains en voyage organisé, dont M. Héreil s'amusa à berner le chef en lui subtilisant un cigare dont ce dernier ne voulait absolument pas se séparer. La descente sur la petite vallée de l'Oukaimeden se fit par une route vertigineuse, à flanc de montagne, sans parapet et, pendant le dîner à Prendre l'air Hors-Série N° 14 - Août 2026

l'auberge, mon appareil photo me fut volé dans la voiture où je l'avais laissé par inadvertance. Au cours de l'été, les travaux se poursuivirent avec diligence sur le Beech - Bastan, dont un deuxième exemplaire nous avait été commandé et je passai la plus grande partie du mois de septembre à Bordeaux avec Jacques Lecarme qui effectua finalement, après une longue mise au point au sol des moteurs, un premier vol satisfaisant, qui fut rapidement suivi de beaucoup d'autres et confirma les espoirs que nous avions mis dans la machine dont les performances étaient assez spectaculaires par rapport à celles de la cellule de base.

Nous ne réussîmes cependant absolument pas à percer sur le plan commercial, comme nous l'espérions, et malgré nos efforts et ceux de Masson que j'avais pris comme directeur commercial, les deux machines prototypes ne furent suivies d'aucune autre et servirent uniquement à la mise au point en vol du moteur Bastan. D'ailleurs, M. Szydlowski s'intéressait uniquement au nouveau moteur Astazou qu'il avait construit à ses frais et pour lequel il venait d'inventer un nouveau système de commande par l'hélice, fait en collaboration avec Ratier-Figeac, qui le passionnait, à juste titre d'ailleurs car il était remarquable. Le moteur fut installé, par les soins de la SFERMA, d'abord sur le prototype du Max - Holste Broussard pour les essais à faible vitesse, puis sur un Nord 1100 dont la vitesse de croisière passa ainsi de 250 à 350 km/heure, sans inconvénient apparent.



Nord 1100 " Ramier " Astazou (@ DR). Deux exemplaires furent modifiés et équipés d'une turbine Turbomeca " Astazou " II. Le premier essai en vol eut lieu en octobre 1959.



Beechcraft Marquis (@ DR). Avion biturbopropulseur de liaison rapide - 450 km/h. Se pose et décolle en 250 m. Transporte cinq passagers et un pilote.

Fin avril 1959, je repartis pour Wichita afin d'y mettre définitivement au point l'affaire du " Travel - Air Astazou ". Mon épouse m'accompagna cette fois, et c'est le 11 mai (2) à une heure du matin qu'installés dans le confortable " Starliner ", où nous occupions une vaste couchette, que nous quittâmes Orly.

L'atterrissage se fit à New York à 6 heures du matin (locales) et nous errâmes un peu dans la ville avant d'aller nous présenter au 36^{ème} étage du 500 5^{ème} Avenue où se trouvaient les bureaux de Sud-Aviation, tenu par mes amis Teyssier et Perrier. Nous eûmes avec eux un déjeuner très gai où l'on chanta à Cécile, au champagne final, " Happy birthday to you ! ", et nous repartîmes vers 18 heures de l'aéroport de La Guardia, toujours en " Constellation " pour Wichita où l'aimable Jack Getty nous attendait à l'aéroport. La maison Beech avait mis les petits plats dans les grands : nous étions installés, à ses frais, dans l'appartement présidentiel à l'hôtel Ayer et Cécile fut prise en charge par la charmante Elisa Neuburger (3), directeur des ventes à l'étranger de Beechcraft. Elle put ainsi s'initier sur place à la vie américaine.

Nous fûmes également reçus chez Mme Beech, dans sa luxueuse villa, et elle donna avant notre départ un grand déjeuner au Country Club du lieu. Il faisait nettement moins chaud que l'année précédente, ce qui rendit notre séjour plus agréable. Nous rentrâmes à New York, partant comme la fois précédente de Kansas City, par Washington où mon ami Robert de Lesseps, qui s'y trouvait pour quelques semaines, vint nous voir à l'aéroport, et je trouvai à mon arrivée à New York un message de M. Hérel me demandant de me rendre en Californie, à Los Angeles, pour y traiter avec un certain M. Crawford, le rachat des droits de licence, qu'il détenait en ce qui concernait le moteur, sur la transformation d'un avion d'entraînement de North-American en avion de guerre (4). Heureusement, ledit Crawford se trouvait, par hasard, à New York où je pus le voir et jeter les bases d'un accord. Il fut convenu que nous nous reverrions plus tard à Los Angeles pour les questions de détail.

À notre retour à Versailles, je crois que c'est cette année-là qu'après un voyage d'affaires à Biarritz pour y rencontrer M. Szydlowski qui s'y trouvait en vacances, nous rentrâmes par les gorges du Tarn, revoyant au passage Bouassac-la-Camourgue où j'étais resté en panne en 1941 ! À l'automne, je me rendis à Los Angeles pour régler définitivement l'affaire engagée avec Crawford. Je fis, cette fois, le voyage dans un des nouveaux Boeing 707 qui venaient d'être mis en service par Air France. Après une escale d'une heure à Chicago, où mon premier

atterrissage subi dans cette machine me sembla mériter le nom de " controlled crash " que lui donna un de mes voisins, je finis par arriver à Los Angeles sur le coup de minuit, un peu ahuri par le décalage des heures, bien que j'aie mis trois fois moins de temps que lors de mon voyage dix ans plus tôt. La réception de Crawford fut chaleureuse et se termina par un dîner où il était dans un état tel à la fin que c'est moi qui dus prendre le volant de sa voiture pour le reconduire chez lui. Il m'avait expliqué que cette affaire était le triomphe de sa vie et qu'il envisageait de se retirer après dans une île qu'il venait d'acheter au large de la Floride, et qu'il pourrait aménager avec ses gains. Je n'entendis d'ailleurs plus jamais parler de lui ensuite.



Max Holste MH-153 Boussard équipé d'un turbopropulseur Astazou II d'une puissance de 530 cv (Archives Ch. Faure).

Je pris ensuite un avion " omnibus " de la TWA pour aller à Wichita et de là à New York et Paris. C'était un vieux " Constellation " piloté par deux grands gaillards absolument décontractés et qui, à chaque atterrissage, laissait tomber, quand les volets sortaient, un bon nombre de litres d'huile noirâtre. Nous fîmes escale, sous un beau soleil, à Reno, Albuquerque, Amarillo et, après une journée passée à Wichita pour discuter les résultats d'essais du Beech-Bastan, je rentrai à Paris, en ne m'arrêtant que quelques heures à New York. Je n'ai malheureusement pas gardé, de 1961 à 1963, un compte exact de mes déplacements à l'étranger, qui furent très nombreux, ni de mes contacts avec l'étranger, qui le furent encore plus. Je note simplement en vrac la création de la S.E.R.I.M.A., avec comme partenaire américain la société AEMCO, plus tard absorbée par le groupe Atlas et avec laquelle je réussis à reprendre le contrat de louage par l'U.S. Air Force de l'usine de Châteauroux qui auparavant était gérée par Bréguet. La discussion initiale eut lieu à la Bouillèrie, un 15 août pluvieux qui était, je crois, celui de 1961, avec Stan Marketter qui était 1^{er} directeur général de l'AEMCO, assisté de John Heingen du cabinet de Chambrun à Paris. Plus tard, le président de l'AEMCO, Douglas Johnson, vint à Paris pour la création de la société, le contrat fut discuté et enlevé, et Châteauroux tomba sous notre coupe en juillet 1962,

Auparavant, une discussion analogue avec le groupe anglais Chirwork avait échoué in extremis. La société Europe-Air Service, que j'avais créée à cet effet et dont j'avais donné la présidence à mon ami Gelée qui venait de prendre sa retraite comme général d'armée, fut réorientée vers des activités purement commerciales, avec lesquelles elle vivota jusqu'à ce qu'elle prît en gérance libre le fonds de commerce de la société Air-Entretien que la SFERMA avait rachetée, au Bourget, en gardant comme directeur son dynamique ex-proprétaire M. Robert Dupré, qui y est toujours. Je fis également plusieurs voyages en Allemagne, pour essayer d'y décrocher des contrats de réparation et me rendis à cet effet, sans succès d'ailleurs, au ministère de la Défense à Bonn, puis à Coblenz, et chez Heinkel à Stuttgart et chez Henschel à Kassel. Les travaux de fabrication du Travel-Air Astazou avançaient rapidement, et la cellule transportée par un avion militaire Nord N.2501 put être exposée à la foire de Hanovre en mai 1962, l'appareil effectuant son premier vol, réussi, le 14 juillet suivant.

Jack Getty, à la suite d'un différend d'ordre interne, venait de quitter Beechcraft, mais nous avions préparé ensemble avant son départ un contrat de collaboration technique que j'allai, en octobre, à Wichita signer avec Mme Beech. Je passai en même temps commande d'une demi-douzaine de cellules qui devaient servir à la présérie de six appareils. Les essais se poursuivirent rapidement et avec succès et les certificats de navigabilité, français et américains, furent obtenus en 1963. J'avais continué aussi à m'occuper pas mal des affaires SEPR et, accompagné cette fois du bon M. Pinet dont c'était le premier voyage hors d'Europe, je me rendis à Canoga Park, près de Los Angeles, au siège de Rocketdyne, qui venait de conclure un accord d'échange de licences avec la SEPR. J'y fus reçu à bras ouverts, le " public relation man ", le brave Jimmy, prenant la peine de téléphoner à Paris pour demander à quel hôtel je me trouvais pour pouvoir venir m'y chercher alors que je pensais tout bêtement prendre un taxi. M. Hofmann, le président sourd de Rocketdyne organisa le soir même

un dîner aux chandelles dans un restaurant hawaïen où des nourritures exotiques nous furent servies, et m'emmena lui-même à l'usine où l'on pouvait voir les premiers et impressionnants éléments du moteur F1, dont il venait d'obtenir la commande et qui devait, sept ans plus tard, poser les premiers hommes sur la lune. Je fus en particulier impressionné par la roue unique, de près d'un mètre de diamètre, de la turbine de 70 000 CV actionnant les pompes et par le fond de tuyère constitué d'une plaque massive de cuivre de 6 centimètres d'épaisseur percée d'une myriade de trous.

Le clou de notre visite cependant fut le spectacle du centre d'essais des moteurs "Atlas" dans les montagnes qui servaient auparavant à tourner les westerns et où nous pûmes assister, de l'autre côté de la vallée mais assourdis quand même, au "point fixe" d'un moteur avalant en une minute une centaine de tonnes de combustibles et les transformant en flammes, vapeur, et... bruit. Un Douglas DC-7 à peu près vide des U.A.O. nous emmena à Kansas City après nous avoir fait survoler, par un temps magnifique, les Rocheuses et après une escale de ravitaillement à Salt Lake City où, l'ayant laissé seul quelques minutes, j'eus la surprise de trouver M. Pinet en grande conversation avec un vieux gentleman fort digne qui, voyant à mon veston le "canapé" de commandeur de la Légion d'Honneur, écarta son imperméable pour me montrer qu'il portait la même ! C'était un vieil Américain, pilote de 1914-18, qui avait appris à piloter à Bordeaux, vivait retiré en France et était venu passer un mois chez sa fille mariée à Salt Lake City. Le monde est petit.

Après une journée passée à Wichita, un Boeing 707, rasant la colline en décollant, nous emmena de Kansas City à New York où je passai encore deux jours avec Perrier dont le bureau, constitué en société américaine, avait été rattaché à la SFERMA sous la présidence du général Brohon que j'avais embauché l'année précédente. Ce fut aussi vers cette époque que la SFERMA prit une participation dans la jeune société Bertin et que j'en devins administrateur. Je l'étais également devenu de Ratier Figeac qui nous fournissait les hélices pour nos avions à turbines. Enfin, la guerre d'Algérie avait fourni à l'usine de Bordeaux une grosse charge de travail pour le reconditionnement de monomoteurs Douglas AD-4N "Skyraider", achetés aux surplus américains après avoir passé quelques années dans les déserts d'Arizona. Par Bertin, je fus mis en rapport avec Charles Deutsch et, la société Facel ayant eu de grosses difficultés avec son moteur 100 cc, nous fîmes tous trois chargés par la direction des industries mécaniques au ministère de l'Industrie, de former un comité pour tâcher de résoudre ces problèmes techniques. En même temps, avec des vues plus lointaines, je fis démarrer, au Moteur Moderne, l'étude et la réalisation du moteur 4 M 4, un quatre cylindres tout alu, à double arbre à cames, que l'on pensait d'abord dériver du moteur Salmson et qui, finalement, n'avait de commun avec celui-ci que son architecture générale.

À la suite de contacts espacés, qui durèrent plusieurs années, l'Afrique du Sud décida de confier à la France la mise sur pied de son industrie aéronautique et, comme elle devait commencer par faire de la réparation, elle choisit tout naturellement la SFERMA comme maître d'œuvre.

Cela m'amena, en septembre 1963, à faire un voyage éclair à Johannesburg et à Pretoria pour y subir une sorte d'examen devant une commission gouvernementale. Je fis le voyage aller par Rome, Athènes, Nairobi, Salisbury, et le retour, deux jours plus tard, par Brazzaville. Le temps fut beau tout le long du trajet et je pus en conclure qu'à part au Kenya, l'Afrique est effroyablement monotone. En 1962, Georges Héreil, désireux de gagner beaucoup plus d'argent, devint président de SIMCA et abandonna Sud-Aviation. Après un suspens de quelques semaines, ce fut le général d'aviation Puget qui fut nommé à sa place. Rien ne l'avait préparé à de telles fonctions. Il était plein de bonne volonté, mais d'un caractère impulsif, hargneux, et nos relations, malgré mes efforts, se dégradèrent rapidement à partir de 1964 lorsque, en partie par sa faute, l'affaire Facel, dont à la demande personnelle du ministre Bokanovski, la SFERMA avait pris la gérance, eut des difficultés par suite de l'incompréhension du ministère des Finances qui n'avait donné que du bout des lèvres son accord à l'opération. Je ne sus d'ailleurs qu'après que cette position résultait de l'opposition sourde entre Valéry Giscard d'Estaing et Michel Debré, maire d'Amboise où Facel avait une usine.

Cependant, pendant les quinze mois que dura ma gérance je m'amusai bien car la direction d'une petite affaire d'automobiles de luxe est une chose très différente de ce que j'avais connu ailleurs, vous met en rapport avec des tas de gens et le problème technique, que malheureusement je n'eus pas le temps de beaucoup approfondir, me passionnait. Ceci ne m'empêchait pas quand même de suivre de très près les affaires d'aviation et, à l'automne 1963, je réussis à faire acheter par la SFERMA toutes les actions d'une de ses plus prospères sociétés concurrentes, la S.E.C.A. au Bourget, dont le directeur général, cheville ouvrière de l'affaire, M.

Kéravec venait de mourir subitement. Je Pus, agissant très vite, faire l'affaire, avec une visite et deux coups de téléphone, sans m'embarrasser de discussions oiseuses. Je pus ainsi couper l'herbe sous le pied à l'U.T.A., plus lente à se décider, qui aurait bien voulu se réserver ce " gâteau ". Neuf ans après, sous la présidence de Brohon, les bénéfices accumulés ont dépassé largement la somme payée pour l'acquisition de la société et ont permis de la continuer. Le Salon de l'Aviation de 1963 fut le dernier auquel je pris une part active et j'y reçus le général de Gaulle qui me dit à peu près ceci : " Bonjour, mon cher Président, comment vont vos affaires ? Etes-vous satisfait ? " et repartit aussitôt sans écouter ma réponse, d'ailleurs indifférente. Un peu de patience aurait pu sauver l'opération Facel, mais son arrêt brusque qui me fut imposé cassa net des négociations très avancées avec un groupe de banques anglaises qui voulaient reprendre l'affaire (5). Puget décida que Sud-Aviation absorberait la SFERMA, ce qui eut lieu le 17 février 1965 aux applaudissements des séides (6). Je me retrouvai président de la S.E.R.I.M.A. qui subsistait et conseiller technique d'un président qui ne m'écoutait pas.

J'eus donc beaucoup plus de loisirs bien que, dans l'été 1965, le départ des Américains de Châteauroux m'ait causé bien des soucis. Comme le gouvernement de l'époque ne voulait à aucun prix d'histoires dans ce coin pour ce motif, on trouva quand même du travail à l'usine qui put continuer, à effectifs réduits, à avoir une petite activité tout en ne perdant pas d'argent. Les choses allèrent ainsi vaille que vaille. Enfin, au début de 1967, Puget, qui avait excédé tout le monde dans les services et les ministères par ses sautes d'humeur et ses irritations intempestives, fut brusquement remplacé par l'ancien préfet de police M. Papon, victime de l'affaire Ben Barka. On ne pouvait pas imaginer de changement plus complet.

À une activité fébrile et désordonnée succéda une paix profonde et une inaction complète. Avant son départ Puget m'avait fait nommer président de Maroc-Aviation qui, après bien des vicissitudes, était devenu son enfant chéri et qui, sous la direction de Robert Dupré, avait d'ailleurs effectué un redressement spectaculaire. J'eus donc à effectuer quelques voyages au Maroc pour m'y montrer et, au cours de l'un d'eux, eut lieu une cérémonie pour la remise d'un avion rénové à l'Etat marocain où je figurai aux côtés du général Oufkir et qui se termina par un " méchoui " que je pris avec lui, échangeant entre nous, suivant le protocole, les meilleurs morceaux. C'est, je crois, au cours de ce voyage où Cécile m'avait accompagné que nous allâmes passer quelques jours à Marrakech à la Mamounia et faire deux excursions dans le haut Atlas, l'une à la station de ski que nous ne pûmes atteindre à cause de la neige qui couvrait la route, et l'autre vers Ouarzazate où, pour la même raison, nous ne pûmes dépasser le col de Tissin Tickat.

Fin 1967, un certain nombre de personnes, dont le Dr Granoff, créant un club des propriétaires de voitures Bugatti, me demandèrent d'en prendre la présidence. La première sortie eut lieu en forêt de Compiègne, le 11 novembre 1967, et j'y participai avec la " Bentley Continental " que, réalisant un vieux rêve, je venais d'acheter. Avec l'aide de Jean, la Bugatti que j'avais ramenée à la Ferrière sur une remorque, fut remise en état au printemps 1968 et put participer à la première grande sortie au Bec-Helouin, juste avant les " événements ". Ceux-ci se traduisirent pour nous par la disparition de M. Papon, nommé député de Saint Florent sur Cher aux élections qui suivirent. Il partit sans laisser d'autres traces auprès de moi qu'une lettre de recommandation qu'il m'écrivit, le lendemain de son élection, concernant un de ses électeurs, cantinier de l'usine de Châteauroux et que je venais de mettre à la porte pour malversation ! Il fut remplacé en août 1968 par mon camarade de promotion Ziegler, auquel je demandai de me laisser partir en retraite, le 1^{er} janvier suivant, soit le 1^{er} janvier 1969, ce qui fut fait et me causa un grand soulagement.

Je suis resté, jusqu'à ce jour, administrateur de Bertin et de Ratier Figac et Président de Maroc-Aviation.

Le 5 novembre 1971

Notes de fin

- (1) En plus de la SFERMA, c'étaient : Etablissements Saint-Chamond Granat, Maroc Aviation, S.E.P.R. (fusées), SFENA (instruments de navigation), Frigeavia.
- (2) C'était le jour de son 50^{ème} anniversaire qui fut aussi le plus long jour de sa vie, la différence d'heure entre Versailles et Wichita étant de huit heures et notre arrivée ayant eu lieu à 11 h 30 locales, soit une journée de trente et une heures.
- (3) Mike Neuburger, Juif allemand de Munich, avait émigré aux États-Unis avant-guerre. Sa femme Elsa, Russe de naissance, avait été élevée en France. Ils avaient deux fils mariés, dont l'un fut tué dans un accident d'aviation. Il

divorça en 1965 ou 1966 pour épouser une jeune Américaine absolument insignifiante dont il eut (ou avait eu) un enfant.

- (4) Ce fut le North-American T-28 Fennec de la guerre d'Algérie.
- (5) Avant que je ne sois amené à en prendre la responsabilité totale, Facel avait été convoitée par le célèbre Youssef Beidas, président de l'Intrabank libanaise, dont le krach fit tant de bruit plus tard et avec qui j'eus 'm. entrevue bien curieuse dans l'appartement qu'il avait à Paris rue Boissière. Il envisageait de spécialiser Facel dans la fabrication de taxis de grand luxe dont il trouvait l'absence choquante dans les grandes capitales
- (6) Une opération inverse eut lieu plus tard, comme prévu, et la SOGERMA fut créée en 1970

Repères sur la carrière de Paul Badré



Né le 22 mai 1906 à Saint-Saëns (Seine-Maritime) - Mort le 10 août 2000 à La Ferrière-Bochard (Orne)

Engagé en septembre 1928 dans le personnel volant dans l'Aéronautique militaire

Lâcher sur Morane-Saulnier MS-138 le 19 septembre 1929

Breveté pilote Armée de l'Air en septembre 1929

Stage de météorologie et de navigation aérienne : printemps 1932

Formation : École polytechnique Promotion X1926

Brevet d'observateur en avion et ballon : juillet 1929

Breveté pilote d'essais avion sous le n° PEA-43 (1).

Commandant d'escadrille : février 1933.

Affectations successives :

Versailles Ecole d'Application de l'Aéronautique : octobre 1928 - juillet 1929

BE 705 d'Avord : Ecole de pilotage (août 1929 - juillet 1930)

BA Nancy Les-Essey : 21^{ème} Régiment d'Aviation, 5^{ème} escadrille (août 1930 - août 1935)

BA 107 Villacoublay : Centre d'essais du matériel aérien (CEMA) (janvier 1935 - mai 1940)

BA Noisy-les-Bains (Algérie), Châteaudun-du-Rhumel (Algérie), Villacidro (Sardaigne), Istres :

GBM 2/52 " Franche - Comté " (juin 1943 - novembre 1944)

Directeur du Bureau des matériels nouveaux à l'EMAA : décembre 1944 - octobre 1946

Directeur du département des essais en vol de la SNECMA : novembre 1946 - juillet 1948

Directeur de production de la SNCASO : août 1948 - 1957

Président de la SFERMA : 1957 - 1969

Grades successifs :

Sous-Lieutenant : 1^{er} octobre 1929

Lieutenant : 1^{er} mai 1935

Capitaine : 1^{er} mai 1935

Commandant : 1942

Lieutenant-Colonel : 1^{er} septembre 1944

Missions de guerre

Vols de guerre n° 1 avec le GBM 2/52 " Franche - Comté "

Campagnes

Campagne d'Italie, débarquement de Provence (opération Anvil)

Activités aériennes :

Total d'heures de vol : environ 3 000 heures

Décorations :

 Commandeur de la Légion d'honneur (1955)

 Croix de guerre 1939-1945

 Rosette de la Résistance

 Médaille de l'Aéronautique

Note de fin

- (1) Paul Badré fait partie des pilotes d'avant-guerre - les vétérans - qui ont poursuivi leur activité après la Libération. En raison de leur expérience et de leurs références, 93 d'entre-eux obtinrent un brevet par équivalence. On leur attribua des brevets numérotés de 1 à 93.

Liste non exhaustive des aéronefs pilotés par Paul Badré

Ecole de navigation de Villacoublay : Octobre 1928 - juillet 1929

Breguet XIV
Breguet XIX
Farman " Goliath "

Ecole de pilotage d'Avord : 1929 - 1930

Morane-Saulnier MS-138
Caudron C-59
Morane-Saulnier MS-230
Nieuport 29
Breguet XIX
Farman F-168 " Goliath "

21^{ème} Régiment d'Aviation de Nancy : 1930 - 1934

Lioré-et-Olivier LeO 20
Farman F-168 " Goliath à flotteurs
Potez 25
Nieuport-Delage 62

Centre d'Essais des matériels aériens (CEMA) : 1935 - 1939

Bréguet 27
ANF Les Mureaux 111
Potez 39
Douglas DC-2
Potez 541
Bréguet 414
Farman 420
Morane-Saulnier MS-230
ANF Les Mureaux 119
Morane-Saulnier MS-315
Romano 80
Dewoitine D-500 / D-501
Bloch MB-130
Cervia C-30 (Autogyre)
Caudron C-440 " Goëland "
Guillemin 10
Morane-Saulnier MS-225
Dewoitine D-338
Farman 221
Dewoitine D-503
Bréguet 460

Vultee V1
Bréguet Gyroplane (hélicoptère)
Lioré-et-Olivier LeO 45
Bloch MB-200
Bloch MB-220
SPCA 82
De Havilland DH-88 " Comet "
Caudron-Renault C-460 " Typhoon "
Potez 540
Fokker G-1
Bloch MB-210
Morane-Saulnier MS-405
Nieuport 161
Bernard 86
Farman 2231
Bréguet 462
Koolhoven FK-58
Lioré-et-Olivier LeO 451
Morane-Saulnier MS-406
Stinson SR6 " Reliant "
Amiot 351
North American NAA-57
Amiot 340
NC-150
Westland " Lysander "
Bréguet 693 / 695
Caudron C-635 " Simoun "
Curtiss Hawk 75 A

Groupe de Bombardement Moyen GBM 2/52 Franche- Comté : juillet 1943 - novembre 1944

Douglas DB-7
North American NAA-57
Cessna T-50 " Bobcat "
Glenn Martin B-26 C " Marauder "
Boeing B-17 " Flying Fortress "
North American B-25 " Mitchell "

Etat-Major de l'Armée de l'Air (EMAA) : décembre 1944 - octobre 1946

Nord 1002 " Pingouin "
Messerschmitt Me-262 A-1a/U3
" Schwalbe " (Werk Nr 111367)
Dornier Do 335 " Pfeil "
Morane-Saulnier MS-500 " Criquet "
Yakovlev Yak-3
Gloster " Meteor " F Mk III

Société Nationale de Construction du Sud-Ouest (SNCASO) : 1946 - 1955

Nord 1002 " Pingouin "
VEMA 101
De Havilland DH-104 " Dove "

Sferma :

Bimoteur Beechcraft 95 " Travel-Air "