

# Histoires d'amerrissage

## Pierre Simard (Saint-Cyr 37)

Auteur d'un récent livre *Mémoires d'un pilote de chasse* (cf. Notes de lecture - *Le Piège* n° 207), le général Simard nous livre ici quelques souvenirs, tragiques ou souriants, qui montrent que s'éjecter en basse altitude ou amerrir est un choix particulièrement périlleux.

**L**e 25 septembre 1943, l'escadron 2/7 décollait de nuit, de Bône (avec le 1/3) vers Ajaccio pour donner la main aux patriotes chassant les Allemands. Malheureusement, une erreur de navigation due à une panne de badin du leader (le capitaine Duval du 1/3) amena des pilotes à hauteur de Calvi, trop au nord, et plusieurs se trouvèrent à court d'essence en rejoignant Ajaccio. L'adjudant Cazade se crasha sur la côte mal pavée et se fracassa le visage. Du coup, le lieutenant Amarger décida de se poser sur l'eau; son *Spit* coula avant qu'il puisse se détacher et il se retrouva au fond mais près de la côte, il n'y avait guère que dix mètres, et il put ainsi s'en tirer.

Mai 1944, avec le 1/7 en Corse, le lieutenant de Saboulin (39-Pinczon du Sel) a une "carafe" en retour d'Italie et, en arrivant au cap Corse, il se trouve trop bas pour sauter, se pose sur l'eau et nous voyons son *Spit* s'engloutir instantanément. Le capitaine Madon m'ordonne de ramener la patrouille tandis qu'il survole encore l'endroit du drame. Aussi quelle ne fut pas notre surprise et notre joie de l'entendre bien des secondes plus tard pour annoncer « *Mayday, mayday for anothers* ». Saboulin venait de remonter à la surface et déployait son dinghie. Recueilli par la vedette d'ASR avec le visage défoncé et une jambe cassée, il nous expliqua à l'hôpital qu'il s'était détaché et avait ouvert son cockpit pour sauter dans l'eau au moment de l'impact mais que sa verrière s'était alors refermée brutalement avant qu'il ne puisse sortir complètement en lui infligeant ses graves blessures qui auront pour conséquence sa radiation du PN (comme l'adjudant Cazade un an plus tôt). Du moins n'avait-il pas coulé irrémédiablement avec son avion...

Juin 1944, toujours avec le 1/7, c'est le lieutenant Meric de Bellefon (39-Pinczon du Sel) qui est obligé de sauter trop bas au large de l'Italie pour ne pas être fait prisonnier. On voit son parachute se déployer sur l'eau, son avion couler, mais aucun signe de vie et, quand plus tard on ramasse le parachute, celui-ci n'a pas été débouclé et le corps a disparu! Disloqué à l'impact?

Toujours vers les mêmes dates, mais cette fois, c'est le sergent Courteville du 2/7 qui a réussi à monter dans son dinghie malgré un bras cassé! Trop bas aussi pour sauter, il a donné un grand coup de palonnier au contact de l'eau et, en dérapant, il a pu se sortir de l'avion avant sa disparition...

Nous nous retrouvons en Indochine en mars 1946, et le capitaine Loubet du 2/7 est en patrouille avec le lieutenant-colonel Papin<sup>1</sup>, commandant l'escadre, au large des côtes de Cochinchine lorsque celui-ci lui



Un Supermarine Spitfire qui, comme son nom ne le dit pas, n'est à l'aise qu'en l'air ou sur la terre ferme!

annonce une "carafe" lors du transfert de son *belly-tank*. Sans doute trop bas lui aussi, il le voit se poser très correctement, mais l'avion coule aussitôt et rien ne remontera à la surface qu'un calot avec ses cinq galons panachés

Le capitaine Trulla (38-Mailloux), de la 2<sup>e</sup> escadre, qui nous a relevés, a lui aussi choisi de se poser dans le Mékong plutôt que dans une jungle mal pavée, et bien lui en a pris car il n'y avait que dix mètres de fond, comme pour le lieutenant Amarger en Corse quatre ans plus tôt.

Le 26 octobre 1950, je rentre en *Goéland* à Sidi-Ahmed avec le capitaine Lacombe en provenance de Boufarik où nous avons déposé la famille du commandant Jeandet qui vient de se tuer à Meknès, empaillé par son équipier. En arrivant à hauteur de Djidjelli où nous avons stationné six mois pendant la guerre, un moteur tombe en panne. Redoutant de ne pouvoir franchir le Djurdjura sur un moteur, je décide de me poser, encouragé par un stage d'entraînement à ce type d'atterrissage qui vient de se terminer avec succès. C'est alors que je m'aperçois tardivement que notre ancien terrain en grilles a été reconverti en cultures et qu'il me faut essayer le petit terrain de l'aéro-club. Mais ce terrain, déjà exigu, a son entrée barrée par une petite colline, et en la surmontant, je suis trop long, je dois refaire un tour, je rentre le train. Hélas, en vent arrière sur la mer, plein pot, le *Goéland* se traîne et s'enfonce inexorablement. De l'eau s'engouffre bien sûr dans la cabine, mais l'avion flotte et nous nous retrouvons tous les deux sur un plan. Je lui propose alors de regagner la côte toute proche à la nage mais il me dit que son masque ne lui permet pas de faire de la pêche sous-marine avec moi! Comme l'avion continue à flotter et que les vagues le ramènent à la côte, nous finissons par y aborder et être recueillis par des paras de la garnison ayant suivi notre péripétie. En fait, le train ne pouvait pas rentrer, son moteur dépendant, hélas, du moteur en panne!

Moralité? Il valait cent fois mieux sauter (pas trop bas quand même et pas en *Goéland*) comme l'avaient fait avec succès sur la mer, à dix mois d'intervalle, les lieutenants Lansoy et Madon, lâchés par nos vieux *Merlin 45* avalant leur glycol à bout de souffle. ■

1- N.D.L.R.: Le lieutenant-colonel Papin est le parrain de la base aérienne de Luxeuil.