

***Le Colonel Bourdila de la promotion 44 AFN de l'École de l'Air à rejoint le paradis des pilotes perdus le 26 mars. Ce numéro de notre revue lui est consacré. Ancien commandant du 1/5, forte personnalité, il avait pour son escadron une grande reconnaissance et une certaine faiblesse, fruits des moments qu'il avait vécus dans cette unité. Il nous a raconté ses années dans l'Armée de l'Air. On retrouvera ici quelques-uns de ses souvenirs. Nous saluons avec affection ce grand ancien, au passé opérationnel remarquable et à la plume légère. J'espère que vous aurez des pensées pour lui avec l'admiration des anciens de la « 5 » et le plaisir de reconnaître « qu'il est des nôtres »***

## **Souvenirs..souvenirs !**

### Prologue

Voici quelques jours déjà, revêtu de ma veste civile de retraité, je m'en fus visiter le CEAM sur la Base de Mont de Marsan. Il s'agissait d'une agréable visite touristique et rien ne devait tellement me surprendre ! Las, dois-je l'avouer, j'en suis sorti positivement bouleversé. En quelques six heures de temps (entrecoupées d'un excellent repas) j'ai été confronté à l'aboutissement de ce qui représente la révolution de notre Mère l'Armée de l'Air, faisant face à la numérisation généralisée de tous ses moyens. Le Contrôle, la Formation et pour terminer, le Rafale ! J'ai été emporté par un véritable maelström qui a fait resurgir en moi tout ce à quoi j'avais participé pendant plus de trente années, comme petit acteur, patron, concepteur, créateur. Et, tout cela, prolongé par la suite par un assez long passage dans le milieu industriel. Les souvenirs ont littéralement explosé. L'un de mes admirateurs m'ayant demandé de l'écrire... J'ai succombé !

### ***"La Chasse" Le pain blanc***

Tout avait débuté en 1946, je rentrais des States, tout juste breveté pilote et à peine lâché sur P47 Thunderbolt. Mais, j'étais un fighter pilot ! (enfin, je le croyais). Je me suis retrouvé devant un héros du Normandie-Niemen qui m'a douché d'un "vous ne savez rien... On va vous apprendre LA Chasse". Et le hard labour avait commencé. Il a duré quelques trente années pendant lesquelles j'ai positivement mangé tout le pain blanc de ce métier mythique ! D'accord, j'ai joui d'une chance insolente, mais j'ai touché à tout, j'ai fait toutes les bêtises, je suis devenu un pilote... vieux, j'ai même pu ramener au sol toutes mes montures (à peu près intactes) et je suis encore là pour le raconter en utilisant un ordinateur et un traitement de texte.

Oublions Meknès, où l'on se tuait allègrement en chevauchant tous les engins qui, eux, avaient survécu à la guerre. Je me suis retrouvé en Escadre sur Spit. On vivait, on respirait, on jouait " Chasseurs mes frères " en vrai. J'étais le 1<sup>er</sup> sous-bite AD arrivé en Escadre après la guerre. Je côtoyais les Dieux de l'Olympe chasseresses, les Jeandet, Madon, Hugo... J'y ai appris mon métier sous la conduite de chefs prestigieux, Ludo (Berthet), Muso (Muselli, l'équipier de Marin la Meslée). L'œil de lynx de Boillot nous ridiculisait. Le monde se partageait entre les CP et les équipiers. Ceux-ci ne savaient rien, les autres savaient tout (sauf le VSV ! Car pour ça, nozôtres les "made in Usa" on gardait l'avantage !) Un équipier ne pouvait pas aller se poser seul sur un autre terrain, mais sitôt mon brevet obtenu, et parce que j'étais lâché P47, je suis parti chercher six avions (avec 5 équipiers) à Ambérieu pour leur faire passer la mer Méditerranée. Ayant tout ramené (les six pièges) à bon port, j'ai renouvelé l'opération jusqu'à compléter la dotation du Groupe (on partait le dimanche en JU52 Mn Blanche – Francazal et on rentrait le vendredi en P47). Pour montrer que nous avions les jambes longues, nous sommes même allés jusqu'à Abidjan en 7h40 de vol sans escale ! Au retour, comme on ne savait à peu près rien des courants d'air contraires, nous avons dû nous poser à Tindouf, à six, accrochés à un Léo45, lequel avait percé sous 500' en variation de QDM. La belle époque que ce fût, le matin à 20 000', l'après-midi à -10 mètres (pour courser le mérrou), et puis j'étais devenu Cdt d'Escadrille. J'avais appris la mystique du CP 1<sup>er</sup> de cordée et j'avais compris la symbiose qui unissait les cochers et leurs graisseurs !

### Le 1/5 Vendée

Il y eut alors une 1<sup>ère</sup> révolution, nous sommes passés sur jet, les Vampires. J'étais devenu chef ops au CTAR d'Orange. C'est ensuite que les choses sérieuses ont vraiment commencé. Toujours à Orange, promu Capitaine le 01.01.1954 je suis devenu, trois mois plus tard, Cdt de l'Escadron "de Chasse" 1/5 Vendée = 45 pilotes dont 5 CP (les s/CP n'existaient pas) plus une vingtaine de mécanos exceptionnels, drivés par l'Adjt Berthelot à qui devait succéder le grand Pagès. C'était un escadron appartenant à la DAT. Ma prise de commandement fut positivement homérique ; tout jeune Capitaine et petit chef, j'étais là depuis moins d'un mois lorsque nous sommes partis en manœuvres à Hyères. Nous hébergions une patrouille de Vampires Italiens (légèrement différents des nôtres, juste pour faciliter ! et on se causait en anglais). Décollage sur alerte en patrouilles de quatre (dont un italien). Plafond 800', Montée à 20 000' no joy ! Retour à la maison ! Un trou sur Toulon, je plonge avec mes trois fidèles et on remonte la côte en radada avec l'idée de contourner Giens par la mer (N°2 en panne radio) ! 10' plus tard, la pluie, plafond zéro. On remonte à 10 000', toujours à 4 avions ! "Hyères Approche" nous accroche et on plonge dans la couche... Lorsque mon N° 3 décroche ! Je remonte (pour pas le laisser seul), on rassemble, encore à 4, hippodrome et on repart (avec le pétrole qui commençait à...) ! On rentre dans la couche lorsque 3 et 4 (l'italien) redécrochent ! "OK remontez ! Moi je perce à deux ! Sous la couche, silence pour moi" (Et je me pose !) En suivant à la radio le sort de mes deux autres... ceux qui s'étaient perdus... puis aperçus... et dont le N° 3 traduisait en anglais les caps pour le pauvre italien ! Je mets le pied par terre juste pour voir N°3 qui se jette sur la piste tandis que le 4, lequel perçant en snake, avait over shooté, faisait demi-tour et se posait à contre piste ! Ils se sont croisés, à mi-bande, sans pépin, sous les yeux du Cdt d'Escadre (Fabry) qui m'a seulement dit "que j'avais du pôt ! " Mon second, pour me consoler, me dit alors « C'est bien connu, D... (le N° 3) refuse toujours de percer en patrouille".

C'était ça la DAT de l'époque ! On monte, on ne voit rien, on rentre !

## La coupe Comète

Un peu de temps se passe et nous partons (11.06.54) défendre la Coupe Comète brillamment remportée l'année d'avant par mon prédécesseur (Robveille). Mise en place à Dijon, nav à 12 et, fort heureusement, mon second me réveille alors que j'over-passe le 1<sup>er</sup> point tournant ! (Le stress). On se pose à Cazaux, mes champions tirent comme des chefs (Gourlia et Camus, c'est lui qui expliquait à tout un chacun, dont le Cdt du CIT\*\*, "que le collimateur gyroscopique ne poussait pas sous les arbres et ne se cultivait pas comme les pommes de terre" – il marquait assez régulièrement 75 et même 80% sur les cibles), Monsieur Maurice (ex patrouille d'Etampes) gagne l'épreuve de voltige dans une démonstration éblouissante et nous remportons la coupe ! Le défilé du retour à 12 mérite d'être raconté mais personne ne voudra me croire ! Passage par Lourdes pour dire merci ! Défilé à 300' sur Laloubère (j'avais promis à mon Père que si nous gagnions !) Toujours du pot ! Y avait un \*\*\* biffin qui fêtait son départ et qui s'est cru obligé de remercier le Cdt de la 3<sup>ème</sup> RA "pour cette aimable attention" (J'ai dit du pot, car personne n'a su nous identifier = pas vu pas pris !). Pour la bonne mesure, je me suis même détaché du dispositif pour aller survoler, vite fait, mon collègue natal (chaque fois que j'y vais, y en a qui en parlent encore!). Le survol d'Orange à l'arrivée vaudrait sûrement (aujourd'hui) une radiation du PN ! J'ajouterai que l'alcostest n'existait fort heureusement pas à l'époque : d'abord, il avait fallu vider la coupe (fort aimablement remplie par les perdants avec tous les alcools qui traînaient sur la table) et puis, après, nous étions allés réveiller la mécanique pour les associer correctement au succès de l'Escadron ! Le voyage s'était fait bien évidemment en VFR.

Consultant mes archives, je note sur mes tablettes que le 01.07.54 je me suis vu décerné un "Diplôme Technique de Spécialité-Aviation de Chasse et Reconnaissance". J'avais complètement oublié ce détail. J'avais l'honneur de figurer sur la même liste de distinction que mon Comandant d'Escadre (Fabry... la ligne en dessous, bien sûr !). Je ne crois pas que cela figure dans mes notes ; en tous les cas je n'ai jamais bénéficié d'une prime spéciale.

Au cours de l'hiver suivant, dans notre malheureuse Fillod,\*\*\* nous avons eu à rédiger un "devoir d'hiver" (je crois que j'en possède encore une copie dans le fond d'une cantine). Si mes souvenirs sont exacts, cela devait exposer le déploiement d'un Escadron sur un terrain de campagne ! Le rédiger, noble tâche qui n'intéressait que le Chef (moi) et son second (piteur R), cela ne fût pas trop compliqué, mais fallait taper à la machine, avec deux doigts, sur la bécane de l'Escadron dont les caractères avait tendance à s'envoler. Ké supplice ! Les carbones, les pelures, les croquis sur stencil... vous n'avez pas idée de ce que nous avons enduré pour un bidule qui ne servait à rien et à personne. Nous avons bien reçu le satisfecit qui convenait mais je me rappelle aussi que sa forme tactique avait fait sourire quelques experts en protections au sol qui avaient eu le privilège de le parcourir (discrètement). Un artilleur et un fantassin, lesquels avaient, sans aucune ambiguïté, émis des doutes sur nos compétences militaires. Notre modestie naturelle en avait pris un coup : "vraiment, pour eux, ces aviateurs étaient de véritables têtes en l'air qui ne comprenaient pas grand-chose aux défilements et aux croisements de feux" ! Quoi qu'il en soit...l'ordre nous avait été donné de... et nous l'avions fait ! Le clan des équipiers nous regardait souffrir et poussait le petit au bout (tarot) en se gaussant de nous ! Cela a du bien nous prendre près de trois mois de l'hiver 54 pendant que le mistral-vent soufflait sur les lavandes.

\*\*NDLR CIT Centre d'Instruction au Tir dont Boillot, déjà cité, à été un patron mythique très respecté.

\*\*\* NDLR Les Fillod étaient des bâtiments préfabriqués rapatriés d'Indochine, qui ont abrité les escadrons jusqu'en 1970 environ. Ils n'étaient pas chauffés, ou si peu, les fenêtres n'étaient pas étanches mais on y était merveilleusement bien et on y a fait des fêtes mémorables

## Le Mistral (l'avion pas le vent)

A quelque temps de là, nous passons sur Mistral, l'avion, et je commence à être moins mauvais. Je suis devenu le chef d'une bande de copains ! On vole à tour de bras, on forme les jeunes, on tire, on intercepte, on part en manœuvres ; un coup de sifflet et, dans les six heures qui suivent, 16 avions giclent aux quatre coins du pays avec 2 N 2500 transportant le matériel et les mécanos. La belle équipe que je possédais là ! Avec nos Mistral nous étions les meilleurs et ne doutions de rien : je me rappelle une interception par Immelmann à 35 000' ! D'accord, arrivés en haut on s'effondrait, mais la photo était dans la boîte. On bananait même les Sabres (F86) américains avec nos avions fantômes. Barrage-Barricade, campagnes de tir à Cazaux et à Oran, Sextius, on était tout le temps dehors et les CP faisaient jusqu'à 25h00 par mois ! (J'ai personnellement fait 6 sorties en un jour au cours d'une manœuvre Parasol). Alerte en bout de piste, cap, altitude, fréquence et un mystérieux contrôleur était supposé nous mener à l'hostile ; fallait le chercher, le voir, lui courir sus et le tirer ! On en trouvait toujours un ! (pas nécessairement celui qui était prévu au décollage). Le "short pétrole" n'avait pas de secret pour nous. J'ai eu du pôt... On est toujours rentrés (tous).

J'ai alors dégusté une très large tranche de mon pain blanc, l'ambiance de l'Escadron était sublime, nous avons appris à négliger totalement le vent de travers, l'avion était merveilleux, pensez donc, roulette retombée, badin nul, une rafale... et vous vous retrouviez en vol, il suffisait de ne pas le contrarier et tout se passait bien. A bord de cet oiseau, je suis monté à 55 000' (mon top record personnel). La haut j'ai trouvé... compressibilité + décrochage (il n'a même pas éteint, mais on s'est avachis à 30 000') ! Pour montrer que je faisais plus et mieux que les Ouragagnasses, (un jour de course Paris-Cannes), je me suis mis en compressibilité à 1m du sol sur la piste de Nice ! J'avais du pôt (comme dab), c'est passé sans toucher. Oui, vraiment un piège exceptionnel ! Il n'avait que deux défauts : son Mach 0,78 (0.72 avec les bidons) et les petits tubes en verre (ça cassait souvent) qui branchaient les susdits bidons. Les poursuites à 2, 4 ou six avions... entre les tours cumuliformes, plongeant dans les trous, traversant les tunnels... Quelle jouissance !

### Leçon de commandement

J'allais quand même oublier de conter l'un de ces petits incidents qui donnent à penser et forment le jugement d'un Patron de 30 ans (lequel croit tout savoir puisque c'est lui le Chef !). C'était en Octobre de l'année 54, volant à la tête de mon Escadron, je m'en étais revenu à Oran pour y faire une campagne de tir. Je me revois, admirant la ligne de mes Mistral, lesquels, coïncidence amusante, occupaient la place qui avait été celle des Spitfires de ma jeunesse (47/50). Un mécano vint en courant, "Mon Capitaine, Mon Capitaine? Venez voir!" Il m'avait amené près d'un des derniers pièges, lequel était tout proche d'un chantier occupé par des travailleurs locaux (un peu bronzés, si vous voyez). "Regardez ", qu'il m'a dit en me montrant une grosse masse au manche court, laquelle reposait mollement dans le logement du train droit. Mon sang ne fit qu'un tour : sabotage ! Un tel outil ne pouvait provenir que du chantier voisin, là où l'on cassait des pierres. Saisissant l'objet avec un mouchoir (les empreintes ?), nous sommes revenus à mon bureau pour y tenir conseil. Pas de doutes, fallait saisir La Sécurité Base ! Ce qui fut fait. Un moustachu rappliqua sur le champ. Fort heureusement il ne saisit pas le corps du délit et s'en fut tout d'abord consulter. L'affaire était délicate et mettait en cause une unité de passage. Les langues allaient bon train lorsque le chef de Piste, enfin mis au courant, examina la Bête. "M....ky fit! Regardez ce N° gravé sur le manche. On dirait quasiment un outil de chez nous ! Peut-on poser la question à Orange ?" Message ou téléphone, je ne sais plus, mais la réponse revint, manifestement positive, la masse venait bien de chez nous et le responsable était identifié (son nom et le n° de consignation de l'outil.!).

C'était en changeant la roue, dans l'urgence au départ de Caritat. Trois bidasses, ou aides disponibles, pour soulever le plan et il fallait un objet lourd pour positionner, vite fait, la roue sur son axe avant de laisser retomber le plan. Une autre tâche urgente à régler, la masse que l'on pose au-dessus de la tête, pour aller plus vite... et que l'on oublie ! Et tout se trouvait expliqué ! Oui, d'accord, mais ça c'était du linge sale que l'on devait nettoyer en famille, ça ne regardait sûrement pas les chaussettes à clous ! Et encore moins la Sgrass et/ou la Sécurité des Vols (laquelle n'existait pas encore !). Comprendre que le convoyage de l'avion s'était effectué sans histoire avec un passager clandestin par la faute d'un étourdi et par la grâce du coup de pôt, c'était facile mais expliquer au barbousier du coin qu'il avait été dérangé pour rien... ce fut plus compliqué et il fallut dépenser beaucoup de salive avec sans doute un peu d'anisette, pour enterrer l'affaire. Qu'importe, c'est comme cela que l'on acquiert le calme des vieilles troupes, la sérénité et la sagesse et aussi la confiance affectueuse de ses subordonnés. En bref, l'expérience du Commandement

Le Ronéo ayant fixé mon sort, je suis allé me présenter au 3<sup>ème</sup> guichet du Boulevard Victor (Enfin, à son chef !) Un avion lisse, VFR, 20 000' direct, Orange – Villacoublay, pas de pb ! Las, au retour, le temps s'était gâté, la protection météo ne montrait que des chaînes de cunimb. Quand je me suis pointé au CLA, pour déposer mon plan de vol, le chef a émis la prétention de me refuser le VFR ! Or, approche + contrôle, direct, ça passait pas ! Je l'ai traîné dehors, lui ai montré un gros trou dans le système nuageux et je lui ai promis que j'allais monter dedans (dans le trou), jusqu'au-dessus et que, avec mon Mistral, ça ne posait aucun problème ! Il m'a cru et, admiratif, m'a délivré ma clearance ! Mise en route fissah.et marche la route ! Pas plutôt décollé, of course, cap direct et monte là-haut ! J'étais en contact avec l'approche qui ne voulait pas en croire ses oreilles "Zêtes sûr d'être en ciel clair ? Affirmatif, passant 7 000' !" (J'étais de fait en pleine bordure d'un cunimb et me faisais secouer comme une vulgaire salade) "Curieux, ki me répond, ya une Caravelle dans, votre secteur qui se trouve très mal à son aise ! Non, non je passe 15 000, toujours ciel clair " (Je pouvais à peine parler, tellement j'étais secoué !) "OK, 21 000, je suis au-dessus (ça c'était vrai !) je quitte votre fréquence" et je suis rentré sans histoire ! Personne ne pouvait me voir à l'époque, les radars étaient plus ou moins borgnes... pas vu, pas pris... C'était le bon temps !

## ***La DAT (Défense Aérienne du Territoire)***

### ***Le pain gris***

Les meilleures choses ayant une fin, je me retrouve donc "Commandant de la DAT à l'EMAA-3". Ce n'est pas moi qui le dis, c'était le colonel Clause (le "Patron" de Chasseurs mes Frères) qui éructait littéralement : "La DAT, sise aux Petites écuries de Versailles, commandée par un Général \*\*\*\* (Chassin) , secondé par un Général \*\* (Menu), assisté par un Colonel généralisable (lui) est, de fait, commandée par un trio qui a pour noms : (quoiqui) Lansoy, chargé de mission auprès du S/C–Ops de l'EMAA, Vauchy du BEG et Ca- pi-taine Bourdila (et on peut dire que tout le mépris du monde traînait sur ce dernier nom !). La DAT (Défense Aérienne du Territoire) pour moi, ce n'était jusque-là qu'un CTR/CDC avec des contrôleurs, dont il fallait toujours se méfier et voilà que je découvrais un monde mystérieux avec des stations aux couvertures incertaines, des moyens à déployer, des transmissions, des réseaux de Commandement et surtout beaucoup de paille à rédiger. Comparé au pain blanc le régime s'était bien transformé ! Notez bien que, lorsque l'on était arrivé à maîtriser le monstrueux système et à savoir naviguer dans ses corridors interminables, on pouvait goûter quelques joies, disons élémentaires.

Remarquez, il y avait bien quelques compensations : déplacements `a piacere` (droit de cuissage ouvert sur les N1100 du GAEL pour aller sur place), abonnement à la 10<sup>ème</sup> EC, le 28.06.56 je me suis lâché sur Mystère II (mach 0.9). Toujours pareil à l'époque : il n'y avait pas de biplaces, un briefing détaillé, la doc et... vole la galère ! Un avion très étroit (comme son train), je découvrais en même temps les commandes hydrauliques, les bras se trouvaient littéralement enserrés par le cockpit. "Vous allez voir au 1er décollage vous allez battre des plans". Je n'ai pas battu des plans... j'avais une réputation à défendre ! mais j'ai eu d'énormes bleus sur les triceps, le temps de comprendre qu'il fallait laisser l'engin se débrouiller tout seul. Le 06.07.56, enfin, je suis entré dans le cercle encore assez fermé des pilotes <<Mac 1>>. Le jeu consistait à se hisser à 43 000' (assez long), puis à planter un retournement vertical en surveillant l'aiguille. Aucune sensation ! Heureusement ce jour-là, il y avait une délégation étrangère qui attendait ma démo depuis la tour. Le contrôleur avec qui j'étais en liaison radio a tendu son micro et j'ai entendu "mon" <<((Bang))>>. Il paraît qu'il était assez beau, (ça ne marchait pas à tous les coups).

Dès le début de ce "hard labor" j'avais du apprendre les beautés ineffables de "la fiche" et des "accords". Le sujet importait peu, vous receviez une commande et il vous fallait pondre, une ou deux pages "documentées". La fin du fin consistait alors à placer le fruit de vos cogitations dans une petite chemise 21X27, laquelle se repliait sur votre œuvre, et organiser dans des cases ad hoc un périple de consultation au travers des Bureaux qui pouvaient avoir un avis. L'urgence pouvait vous demander d'aller porter physiquement l'objet à qui de droit, sinon, celui-ci vous revenait "au bout d'un certain temps". Ce pouvait être aussi une bonne méthode pour enterrer un problème difficile à traiter (je n'ai eu recours qu'une seule fois à ce subterfuge inavouable dix mois après j'étais parti. et la bête n'avait toujours pas refait surface, il s'agissait du statut des chasseurs de nuit ! = Z'avaient ka voler de jour comme tout le monde !).

Notez bien qu'une belle fiche pouvait vous doter d'une réputation d'expert incontournable. Sommé de faire le point sur "la Guerre électronique", (la G.E. de l'époque) j'avais concocté trois pages sur des sigles du type CME. Il s'agissait d'un tableau à double entrée proposant "mes" définitions personnelles de CME = Contre Mesures Electroniques ; CCME = Contre-Contre, etc... et le reste à l'avenant. J'ai complètement oublié la suite, mais c'était devenu un dictionnaire très officiel. et qui faisait autorité! Personne n'y connaissait rien et au royaume des aveugles, etc... ! Expert reconnu, j'étais même appelé en consultation. *Da verro, acarbi*, je jure que c'est vrai !

Mais, soyons sérieux, Il y avait aussi des choses plus graves, la guerre ! Celle de Suez par exemple. Vues mes compétences étendues, j'avais été classé "terrapien" (nous étions quinze habilités au total dans tout l'Etat-Major, c'est vous dire). Ce jour-là (enfin ce soir-là), "Nous" recevons un message Flash, venant de Chypre et signé du "big chief" en personne ! C'était la 1<sup>ère</sup> fois que je voyais un Flash (la seule fois pour tout dire, dans toute ma carrière). J'ai complètement oublié l'objet et le sujet. Je fonce, je fais décider qui de droit, je rédige, et je porte le parapheur au "signeur" responsable. Assez content de moi. Je n'avais pas mis une heure entière ! Et que croyez-vous qui se passât ? Je vois et j'entends encore ; il (le "signeur" responsable de service) redresse ses grosses lunettes d'écaille, ouvre le tiroir droit de son bureau et y enferme le parapheur ! "Mais, mon Colonel, c'est un flash ! Ecoutez-moi bien mon jeune ami ! De deux choses l'une, ou c'est aussi urgent que vous dites et là-bas ils ont dû décider quelque chose ! Et vous ne pouvez que les gêner ! Ou, ce n'est pas aussi urgent que cela et la chose peut attendre jusqu'à demain matin ! Dans les deux cas = Tiroir ! " . Le lendemain, les faits lui ont donné raison. Puissance de la sagesse et de l'expérience.

Il y a d'autres secrets moins avouables, que l'on pouvait découvrir dans ce centre nerveux de gestation et de décision où l'on voyait passer tout ce qui faisait la vie de L'Armée de l'Air. Un de mes conseillers en sa sagesse a décidé qu'il fallait censurer ; je respecterai donc son avis et ne m'étendrai pas davantage. Bref, mon temps étant passé, j'ai fait jouer mon Joker et choisi une affectation de qualité loin de la DAT ! La chasse lourde, stratégique, le Strike en Allemagne ! L'un de mes anciens chefs, déjà sur place, (*Léon*, qui commandait la 4 à Bremgarten) m'avait utilement conseillé : ya plus de pain blanc, zont tout bouffé, mais y reste la croûte et, croyez-moi, elle est encore épaisse ! C'est ainsi que je me suis retrouvé désigné Chef -Ops, à la 4, sur 84 F, *Thunderstreak*, transsonique, le plus beau Piège du moment.

Charl's, mon ancien (et ami), qui gérait mes affaires au sein de la DPMA m'avait délivré mon tiquet gagnant = chef-Ops. avec voie montante à l'issue : "Normal, t'as payé, t'as gagné... c'est la règle ! . Il avait cependant assorti son cadeau d'une solide mise en garde : Fais gaffe en arrivant, c'est le "Charme" qui commande la demi-brigade ! Vers j +10 il viendra te tester. Si tu patines, t'es f..., il t'écrasera du talon. Si tu rigoles, il daignera sourire et tu vivras des jours heureux ! *Good luck !*

## **Le CATAC (Commandement aérien tactique)**

### **La croûte**

Dès mon arrivée à Brem, j'ai pu effectivement constater que je pénétrais dans un monde nouveau. Les locaux, la Mercedes de service, le bureau... tout était neuf et beau (pas la voiture quand même) ! A peine le temps de faire quelques tours sur l'un des derniers Ouragan encore présent sur la Base (pas de doute le Mistral... c'était autre chose !) et j'ai dû affronter «la bête» le 84 F, *Thunderstreak*. Ça aussi c'était autre chose, c'était lourd, c'était gros, on avait de la place et un plein "booklet" de procédures normales et de secours. Bof, ça volait vite et loin ; en bout de piste, fallait sauter la barrière ; au retour fallait sortir le parachute de queue et poser les pieds par terre (autrement un coup de frein réflexe vous éclatait un pneu sans coup férir). Mais finalement on s'y habitait assez vite et puis... y avait tous ces moyens radios qui vous facilitaient bien la vie (rendez-vous compte : suffisait de sortir ses gants et le barillet des fréquences pour pouvoir afficher manuellement les plots d'une valeur non inscrite dans les 24 programmes enregistrés ; puis remettre le total en place sans tordre les barrettes ! Le pied dans les nuages si on savait récupérer les chiffres ad hoc ! Mais on "pouvait" le faire !)

Bref, le Gio\*\* ayant enfin accepté de partir, j'ai pris officiellement mes fonctions ! Et quelques jours plus tard Rebecca\*\*\* m'a servi de réveil ! 3h00 du mat ! Le bébé qui pleure, la nuit froide et glacée *Agj bed Ali* fonce au terrain ! La bas c'était la guerre ! Je prends mon fauteuil directorial, les tanhoys\*\*\*\* braillent, les téléphones crépitent et les dispos s'affichent ! Dehors, dans la nuit, les premières missions décollent ! Ouf ! C'est parti, ON est dans les temps... ya pu ka attendre que ça sèche et le calme renaît ! "A vos rangs, fixe ! " C'est le Chef (le colonel Cdt la Base) qui se pointe en personne. J'entreprends de lui présenter le panel de situation. Très beau, très clair ce tableau des ordres, des objectifs, des dispos, très bien tenu (deux aspi, 5 bidasses, y avait ce ky fallait) donc j'étais content de moi (comme dab). Ouai, m'interrompt le "Charme", je vois !... Rebecca ça baigne ! Mais passons dans votre bureau. On ferme la porte et, sévèrement, le visage brusquement fermé, il me déclare : "Dites moi, vous savez que le CLA dépend de vous ? Euh ! Oui, mon Colonel ! Et bien en venant, j'ai pu constater que les chiottes n'avaient pas été faites ! " La fatigue, la surprise (je m'attendais à n'importe quoi). J'ai éclaté d'un rire nerveux, franc et massif ! "Et ça vous fait rire ? " Ben oui ! Mon Colonel, tout le monde est sur le pont, on fait la guerre, et vous, vous avez le temps d'aller inspecter les WC ! Je suis surpris ! Rassurez-vous, ai-je eu le culot d'ajouter, maintenant que je connais vos priorités... je ferai en sorte de... !

Il a souri ! Oui! qu'il a dit : " faites en sorte !" et il est reparti... J + 9, on était dans les billes, Charl's avait raison. Je venais de subir " *The Test*". Par la suite le Charme m'a foutu une paix royale, que dis-je amicale, on chassait ensemble tous les samedi et c'est lui qui, beaucoup plus tard, m'a fait entrer chez Marcel.

Le temps s'est par la suite déroulé dans un contexte qui devenait de plus en plus pesant au fil des jours et des semaines. Organisation Brigade, c'était aussi lourd que l'avion. Ambiance du Commandement Escadre, Léon avait laissé la place à Jeannot, un copain de toujours (bien que mon ancien), un pilote exceptionnel, (qui se rappelle encore le jour où, en contradiction avec tous les ordres qui lui commandaient impérativement l'éjection, il avait choisi, et réussi l'atterrissage en électrique-électrique). C'était une force de la nature et voilà qu'il n'avait pas su prendre le virage "Charme", et celui-ci l'avait broyé et le piétinait allègrement à la moindre occasion.

Remarquez bien, la croûte restait encore épaisse, la pêche, la chasse (au fusil), la Forêt Noire, les champignons, le ski... il aurait été difficile de faire la fine bouche, mais la mission et l'ambiance avaient tout transformé : la Chasse était véritablement devenue Bombardière !

Oh, de temps en temps il y avait une mission sympa , avec décollage jato (encore que le largage du support basse altitude, à basse vitesse, pleine charge, de nuit et sur un champ... ça manquait de poésie). Avec le pétrole emporté on pouvait se farcir l'attaque du terrain de Pise, Italie, en profil Haut-Bas-Bas ! Descente/attaque à grande vitesse et retour en très basse altitude à vi-max jusqu'à franchir les Alpes ! Après on était pratiquement chez nous mais toute la Chasse Italienne nous courrait après ! Super ! Bien sûr j'ai ramené une photo collimatée de la tour de Pise (en faisant bien attention à ne pas l'accrocher quand même... ça aurait fait désordre !) Le refuge des Alpes, c'était une autre affaire, on se sentait véritablement poursuivis, traqués, en patrouille de combat en radada intégral... à viser le Mont Blanc, c'était très réaliste on se prenait au jeu ! 2H20 de plein bonheur. Le survol des Alpes à basse altitude, encore une splendeur... mais, en survol montagne j'ai toujours eu peur de déclencher une avalanche aux potentialités meurtrières. 2 x 84F à 350knts ça fait du bruit et ça secoue le paysage.

Même configuration, à 4 ou 6 avions je ne sais plus ! Attaque de Ouargla Hassi-Messaoud depuis Boufarik en profil Bas-Bas-Haut ! 2h10 de vol avec navigation serrée sur le cours des ergs asséchés. Encore un grand moment de bonheur professionnel, ce vol à très basse altitude (vraiment très) avec des équipiers qui ne peuvent pratiquement que vous regarder et vous suivre! Le passage (en poursuite) au travers des Portes de Fer... quelle merveille ! Au cours de ce même déplacement sur l'Algérie nous avons testé des interventions réelles, sans contact radio avec les PCA sur des objectifs, marqués au fumigène par un Broussard quelconque, mais sans contact avec lui et en ignorant tout de l'objectif et des intentions ! On mitraillait en aveugle. Pas très convaincant ! L'avion, le 84F, n'était véritablement pas fait pour ça.

\*\* Giovanagéli, un as de guerre je suis tenté de dire Bretteur et menteur sans vergogne, mais quel chef...

\*\*\* Rebecca était un exercice de réaction du CATac, Carabi était son pendant du CAFDA.

\*\*\*\* Tanhoys : appareil de liaison vocale entre les ops escadre et les escadrons.

## Trois anecdotes

### Les Banshees

C'est alors que se passe l'histoire des Banshees, laquelle je dois maintenant confesser. Nous étions engagés dans un de ces exercices périodiques au cours desquels la 6<sup>th</sup> Fleet attaquait la France, laquelle nous étions supposés défendre héroïquement à bord de nos "Mistraux".

Depuis potron-minet nous avions mis deux avions en alerte à 2' en bout de piste. Etant le chef, je "m'avais" désigné pour être le leader. Il y avait une solide "rentrée de sud", et, comme chacun sait, dans ces cas-là, il aurait mieux valu rester près d'un poêle dans la Fillod qui nous était attribuée (votre luxe actuel dépassait largement nos capacités de rêves les plus dévergondés). Il est vrai que nous avions "La Monique" auprès du starter et que cette chose là, c'est vous qui ne pouvez imaginer ce qu'en pouvaient faire le Zinzin et le Limb ! (Le terrain n'étant pas clôturé, les "étrangers civils, admirateurs des chevaliers du ciel", pouvaient venir toucher les avions !). Bref, il pleuvait, il faisait froid, et de quart d'heure en demi-heures, une Jeep venait me proposer la relève, relève que je récusais vertement en espérant que le cheeze allait bientôt venir. De temps en temps je téléphonais à Marina (not'mère, le COZ) pour demander "So what ?" La réponse restait immuable " *No Joy, Ya person qui vole*". La tension montait malgré que nous fussions passés depuis longtemps en 5'. J'allais raccrocher pour la n<sup>ième</sup> fois lorsque mon attention fut attirée par un sifflement aigu : 2 Banshees, jaillis subrepticement du crachin en radada, venaient de nous straffer sans vergogne. Je tendis le biniou vers le bruit et plein de rage demandais au c... trop-leur "Et ça, c'est des fantômes ?" avant de raccrocher et de contempler les deux peaux rouges qui revenaient. Ce coup-là, c'était plus pour straffer : ils remontaient la piste en battant des ailes. Fusée verte, lancée par la tour, et les revoilà au break. Belles bêtes en vérité.

C'est à ce moment que l'idée a surgi, irrésistible dans l'énervement et la frustration de l'instant : des rameurs, USN en plus! Y peuvent pas se poser s'ils n'ont pas un Batman ! *Obviously, my dear*, et dans la foulée j'empoigne deux des panneaux, carrés et jaunes, avec lesquels on nous affichait les données de montée pendant la mise en route. (Sommaire peut-être, mais vachement efficace et pratique : 30x30, avec des gros chiffres noirs ; les données arrivaient au starter par téléphone alors que nous étions encore sur la fréquence tour. On avait juste le temps de lire et de noter en commençant à rouler). Muni de mes panneaux, brandis à l'horizontale et à bout de bras, je me campe, bien en vue, devant le tableau d'affichage. Le leader sort en dernier virage, j'accompagne, je déroule avec lui... et me voilà avec quelques huit tonnes de Banshee sur les bretelles ! Cet idiot-là exécutait "mes ordres" : descendez un peu, pas tant, reprenez... et il suivait scrupuleusement ! J'avais pas l'air d'un autre ! Quand il est arrivé en bout de bande, que j'ai été sûr qu'il était dessus, j'ai violemment croisé les bras. Il a coupé les gaz et a pris contact avec la planète (un peu brutalement !). Il a fait un gros (très) boum et s'est définitivement posé. Dois-je vous dire que son équipier a dû se poser tout seul et que je n'ai rien fait pour tenter de l'aider? Sur ce, le Klaxon a brailé, j'ai sauté dans mon zinc et décollé fissa avec mon fidèle équipier. On n'est pas sortis de la couche avant 35 000', on a tourné dessus et dedans pendant une bonne heure, on est rentré, on a percé, on s'est posés. Le temps était toujours aussi dégueu (vraiment une rentrée de sud !). Le temps de remplir le CR de mission à l'Escadre et de revenir sous la pluie à la fillod et j'ai trouvé mon second (J.R.) hilare. "A te v'la enfin, qu'il a dit. Tu as du pot d'avoir mis longtemps, ya un énorme peau-rouge furieux qui te cherchait. Il voulait te casser la g...! Dis-moi ! C'est vrai que tu as joué au batman avec lui ?" Je n'ai pas daigné répondre.

Mais l'histoire ne s'arrête pas là. Très peu de temps après, le "Ronéo" m'ayant attribué un siège d'officier DAT à l'EMAA/3B, j'avais rejoint mon poste aux Folies-Victor. Il arriva que mon chef me convoqua un jour : "Vous allez aller demain matin au palais de Chaillot. Tenue 2. Vous représenterez le 3B à la conférence des exercices de l'OTAN". Revêtu de mon uniforme, arborant (fièrement) mes ailes de US-Senior-Pilot (noblesse oblige), et agissant conformément aux ordres de mon chef, j'y fus. Je n'avais strictement rien à faire, sinon essayer d'écouter et de prendre des notes. Sur le coup des 10h15 cependant, et suivant les coutumes US je suis rapellé par un *énormous USN-Admiral* avec une triple rangée de stripes encore plus énormes. Il fusillait mes wings avec son cigare: "Hey You! Just let me know. Do you speak English? Yesse Sir ! Are-You a fighter-pilot ? Yesse Sir! (*shame on me...*) mais il y a prescription !

Non ? Alors, dites-moi : est-il exact que vous ayez des "batman" sur vos terrains de chasse ?" Je dois, à ma courte honte, (très courte, mais non moins ignominieuse) honte sur moi, avouer que j'ai molli. J'ai répondu en indiquant que nous n'avions pas ça dans nos cartons. "Thank-You, qu'il a dit en me quittant, c'est bien ce que je pensais, un de mes guys est rentré au PA avec un atterrissage dur et en expliquant que c'était de la faute au french batman... je vous demande un peu !.. Il s'est foutu de nous, damn'd rascal !". Salaud jusqu'au bout je n'ai rien fait pour le détromper. J'en ai encore honte.

## "Le Tumble"

A l'occasion de retrouvailles "chasse", à moins que ce ne soit à l'issue d'un meeting quelconque, l'un de mes grands Anciens me dit en rigolant (c'était proche du ricanement): "Je racontais justement l'histoire de ton "Tumble" sur Cobra. L'as-tu déjà écrite ?" Il ajouta "Non, Tu devrais !"

Cédant aux encouragements de la foule de mes admirateurs, je vais donc essayer de coucher sur le papier le récit de cette mémorable aventure qui se passait à Mekhnès (Maroc) en décembre 1947.

Comme chacun ne le sait plus, le Bell-P39-*Airacobra* était un très bel avion, monoplace de chasse, qui était un peu raté malgré le 12 cylindres Allison dont il était doté. (Il fut avantageusement remplacé par le P63 *King cobra*, lequel lui ressemblait comme un frère mais se montrait beaucoup moins vicieux). Le cockpit du P39, avion tricycle, se présentait comme une conduite intérieure dotée du confort made in USA. On y accédait par une porte type Peugeot 203. Une fois installé, le pilote dominait le sol et jouissait d'une vue remarquable. C'est à la mise en route que le tableau s'assombrissait car il réalisait immédiatement que le moteur (contrairement à ses habitudes précédentes) se trouvait dans son dos et que lui même chevauchait un arbre d'hélice qui vibrait à tout rompre, à croire que le tableau de bord se mettait à tourner (*da vero, acarbi, j'ty jure*, c'était ahurissant). Quand le régime se stabilisait tout rentrait à peu près dans l'ordre et le moteur reprenait un murmure acceptable alors que le tableau de bord s'immobilisait. Restait que le susdit moteur était toujours derrière et que la notice (et les consignes aussi) indiquait que le centrage était (très) arrière et qu'il faudrait (toujours) en tenir compte. Vous aurez noté qu'il s'agissait d'un monoplace et que le lâcher se faisait au briefing (n'y avait pas de biplace, si vous voyez ce que je veux dire): il suffisait d'avoir la connaissance, la foi... et un peu de pot !) Au demeurant c'était un avion très plaisant et très agréable à "conduire". Un jour où j'étais un peu long j'avais même allongé la piste en virant direct sur le chemin du mess = 10cm de chaque côté des roues (z'auriez du voir la tronche des piétons gerbant sur les côtés pour me laisser la place). Comme j'avais rien cassé... personne avait rien dit!

Le décor étant ainsi planté, je préciserai que j'étais déjà un chaud pilote (*hot pilot, made in USA*) frisant les 500 heures et que j'avais gagné un concours de voltige sur le Hurricane qui précédait le Cobra (ce qui sous-entend que j'avais déjà une réputation à défendre).

Or, il se trouve que, à l'époque, Mekhnès abritait des champions prestigieux qui vous faisaient des déclenchés à répétition sur Dewoitine 520 et qui s'affrontaient en démonstrations éblouissantes au-dessus de la piste: Seguin, Nédélec et bien d'autres. Le renversement constituait l'arme ultime. Avec un Spit on arrêtait l'avion en montée, on plantait une punaise à hauteur des plans et il pivotait gentiment autour. C'est ainsi que le Ned, mis au défi d'en faire autant sur P47, s'était lâché sur la bête, était revenu à la verticale-piste autour des 1500' et avait entrepris de relever le challenge. Premier coup = un éventail ! "Ah, Ah", ricana la foule. Deuxième coup = départ en vrille = un tour. Troisième tour = départ en vrille = un demi-tour... Hurlements du colonel, arrivé sur les lieux, "dites à ce zèbre d'arrêter immédiatement ses c... !" Trop tard, le quatrième coup était déjà parti et le P47, dompté, pivotait sagement autour de sa punaise. Le Ned, retourné au sol, déclara sereinement "Z'avez vu! Votre chaudière c'est un engin comme les autres, suffit de trouver manière.

D'accord, le premier coup il m'a baisé, mais le deuxième c'était volontaire (juste pour voir comment il partait), et le troisième c'est moi qui lui ai montré". Un sacré pilote ce Ned! Comme j'étais copain avec lui je m'en fus discrètement le consulter pour savoir comment éviter le fameux éventail en Cobra. Il m'expliqua que le secret consistait à trouver le "badin zéro": "Tu pars (par exemple) le premier coup à 220 nœuds et puis tu baisses de 5 nœuds en 5 nœuds jusqu'à trouver le bon départ. Quand ça passe à zéro, tu bascules" m'expliqua-t-il avec patience. Mieux il me fit même une démo alors que je l'accompagnais en convoi A24 sur Rabat. Effectivement le badin se trouvait à zéro quand il avait botté!! Sacré Ned, *easy show!* Y restait plus qu'à appliquer... !

Ce jour-là donc, (c'est ici que commence l'histoire) je partais avec le Lt Figuières et un autre équipier pour une "mission de voltige relative". Pendant que le premier équipier s'amusait avec le CP, le deuxième (moi en l'espèce) attendait sur son axe en faisant de la voltige à 10 000'. Au bout de 25' on échangeait les postes. Demeuré seul, je démarre donc mes séquences d'accro et me mets bien sûr en mesure d'appliquer la recette du Ned. Premier coup= l'éventail ! Deuxième coup = itou ! Troisième (ou quatrième, j'ai oublié) Le Sabah ! Cul par-dessus tête, c'est le cas de dire ! Le nez, la queue, le nez, la queue, le nez et le manche déchaîné qui me battait follement les jambes et que j'avais eu toutes les peines du monde à récupérer. Panique à bord, ce f... piège basculait autour d'une mystérieuse aiguille enfilée dans ses plans et l'altimètre !!!

Je ne vous raconte pas : ça tournait à toute allure. Brusquement j'ai vu passer "6 000'" et la phrase inscrite en lettres de feu dans mes neurones quelques deux ans plus tôt "*six thousands feet anyway bell out*» a produit son effet salvateur: j'ai tiré sur la goupille et poussé la porte. Celle-ci a disparu sans protester et je me suis retrouvé sur le plan à lutter contre un vent de tempête. J'allais plonger dans le vide, comme on me l'avait appris, lorsque le Tumble a stoppé ses cabrioles et que nous nous sommes (le Cobra et moi) retrouvés en léger piqué. Trop bête, ai-je sur le plan (et le champ) décidé, remontons à bord. Il me fallut (avec précaution) enjamber le manche redevenu stable, remettre des gaz et regarder remonter le badin "Attention mec ! La perte de vitesse secondaire c'est la mort" me suis-je ordonné *in petto* et j'ai attendu 220 nœuds pour tirer doucement sur le manche.

C'est le moment où j'ai (un peu) décapité un eucalyptus (j'ai ramené qq. feuilles dans les radiateurs latéraux). De nouveau ça baignait (presque), si ce n'est que le courant d'air avec l'absence de porte !!! Fallait voir et ressentir. Je m'étais solidement brêlé et je tenais fermement les filasses radio (écoutateurs + laryngo+...) dans la gueule (autrement ça s'envolait et ça me tirait dehors). Bref, ayant repris la main, mes esprits et le contrôle des opérations, je me suis mis en demeure de retrouver mon leader. Je suis donc remonté à 10 000' (en ramant un peu) et je l'ai attendu au point de rendez-vous. Il n'a pas tardé à paraître sur mon côté tribord. "Vert deux, qu'il m'a ordonné, commencez vos virages relatifs, je pars au 90°!" Non, ai-je voulu crier (De fait, ça a du murmurer "HHohon", avec les filasses dans la bouche). Indigné cependant par cette réponse inadaptée, le Figuières s'est retourné en répétant son ordre. HON/hon! Ai-je confirmé en essayant de montrer mon côté gauche. J'étais plein pot, mais dur, très dur de passer dessous pour croiser.

Enfin, j'y suis arrivé et il a compris que qq. chose ne tournait pas rond. "Ok! On rentre, a-t-il consenti en se mettant en patrouille sur moi". La suite est sans intérêt = nous sommes rentrés et j'étais entier. J'ai expliqué et nous nous sommes retrouvés devant le Cdt de Groupe (Pissote ou Vinçotte, j'ai oublié) lequel m'a écouté avant de conclure "Si je vous comprends bien, dès que vous lui avez f... la paix, il s'est remis à voler normalement cet avion. Enfin vous ne l'avez pas cassé... C'est bien!"

N'était le respect dû à son grade et à ses fonctions, je lui aurais bien craché à la g... ! Le lendemain, un quidam autochtone et qui guidait un âne a rapporté la porte dont la glace n'était même pas ébréchée. Il avait suffi de la remettre en place avec des goupilles neuves.

A quelques jours de là, mon camarade Hellouin, qui avait dû oublier la règle, ou qui a eu un malaise, ou qui n'a pas eu mon pot, s'est planté sous nos yeux avec son P47, en vrille à plat depuis 10 000'. C'était en combat tournoyant, je crois.

C'est comme cela que suis entré dans la liste (très courte paraît-il = *happy few*) des survivants du "Tumble-P39". En prime, moi, j'avais ramené le bestiaux à l'écurie. Je dédie ce récit à la mémoire de mon bien aimé et très respecté Cdt de Groupe Michel B. de St Venant, lequel, du temps où il interprétait "Le Marab" légendaire de "Chasseurs mes Frères", avait joué lui-aussi au "Tumble"... mais lui, il avait suivi la porte !

## 55000 pieds ou encore un tour deuk !

Ce jour-là, qui devait se situer aux alentours de novembre 54, j'étais mandaté pour effectuer un "vol d'essai" sur Mistral : vous savez... ce genre de vol de 35/40 minutes qu'il fallait exécuter sur les avions sortant de révision ; il y avait tout un dossier en forme de questionnaire qu'il fallait renseigner en pointant les données relevées (altitude, régime, vitesse, etc...) une routine !

Lorsque ma tâche fut accomplie = RAS. J'avais le temps et du pétrole, je décidais de voir jusqu'où je pouvais monter... et nous partîmes allégrement, le piège et moi, escalader le ciel... 45 000' le vario affichait encore un bon 500'/min et tout se passait bien. A 50 000' je disposais encore d'un honnête 2/300'... ça grimpait toujours. C'est à 55 000' que les choses se sont gâtées... le piège a commencé à renâcler, très instable avec un *Vi* devenue très faible, voisine du décrochage, la *t4* tutoyait le rouge et je songeais à redescendre lorsque, brutalement le Nene a protesté dans un grondement proche de l'explosion...

Sans autre avertissement, un véritable sabbat-magnum s'est déclenché... ça cognait dans tous les sens ! Et nous nous sommes tous retrouvés, le piège, le Nene, toujours tournant (j'avais réduit d'instinct) et moi-même (un peu sonné, quand même) autour des 30/35 000'. Le temps de tout remettre en ordre (le piège et mes esprits), de tester le moulin avec une *t4* redevenue normale... on est rentrés à la maison... J'avais homologué mon record d'altitude (personnel) ! Il est, depuis, resté définitif... Je ne suis plus jamais monté si haut ! J'en ai alors discrètement parlé avec quelques initiés de confiance pour analyser et pour réaliser que j'étais entré tout à la fois en compressibilité et en décrochage... c'est vrai, je me rappelais l'aiguille du Mach entrant dans la barrière quand tout avait pété... sauf, bien heureusement la verrière ! Ca aussi c'était vrai et c'est là, sans doute, que se situait réellement le tour deuk...si elle avait claqué cette verrière...je risquais la syncope ! Mais comme j'avais du pot... ça s'est bien terminé ! L'inconscience sourit aux audacieux ! *Audaces fortuna juvat*, disaient déjà nos sages de l'antiquité, à une époque où Blériot et Ader n'étaient pas nés encore. Pour faire/réaliser un joli tour deuk, suffit d'avoir une bonne occase ! Que celui qui n'en a jamais fait me tire la première claque. N'empêche... c'était un sacré bon avion ce Mistral !

### **EN GUISE DE CONCLUSION**

*Rentrant de Mont de Marsan et voulant m'asseoir devant mon PC pour écrire ce qui précède, j'ai trouvé l'un de mes petits-fils déjà installé. Il pilotait (manche avec restitution d'effort et tout le toutim) une trapanelle qu'il menait à l'attéro ; j'ai émis la prétention de le guider de mes conseils éclairés et il s'est posé impeccablement par petits bonds successifs. Une fois stabilisé il s'est mis à taxier vent du bas en se dirigeant d'une main assurée vers le hangar.*

*Freine, ai-je crié !... Il a éclaté de rire et mis plein pot en encadrant l'édifice ! Tout a explosé = retour à la case départ pour une nouvelle mise en route. " Tu vois ce n'est pas grave...on peut repartir" ! J'ai alors compris ce qui différencierait toujours un simulateur et un vol réel. Dans le premier il n'y a pas de stress. Au pis, un instructeur !*

*Comme annoncé, j'ai donc repris le fil de mes souvenirs, consolidé de ci de là... amis, complices, conseillers, mémoires éléphantiques de certains, le Net, les carnets de vol, des archives personnelles, les remords, les regrets, etc... ! Rien que de très contrôlé en somme.*

**Merci JAB bon vent**